Office de planification
et de développement
du Québec

Prospective socio-économique du Québec, 1ère étape

Collection: Études et recherches

Sous-système urbain et régional (4)
Rapport-synthèse

Université du Québec
à Montréal

Rédigé par: Pierre Fréchette

AVERTISSEMENT

Les études de cette série "Prospective" ne sont publiées que pour l'information du public; elles ne sont pas l'expression des politiques officielles du gouvernement; elles n'engagent que la responsabilité des auteurs et non pas celle de l'OPDQ ou des comités-conseils.

Rapport rédigé en novembre
édité au cours du quatrième trimestre 1977

© Office de planification et de développement du Québec
Dépôt légal -- Bibliothèque nationale du Québec,
premier trimestre 1978

101-03430/

MEMBRES DU COMITE-CONSEIL

SIEGEANT

AU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

Président

DUBE, Georges-Henri
Notaire
Rimouski

Membres

BEAUREGARD, Yvan
Ministère des Transports
Québec

COURNOYER, Robert
Ministère des Affaires
municipales
Québec

DESAUTELS, Aimé
Communauté urbaine de
Montréal
Montréal

GALIBOIS, Gaston
Hydro-Québec
Montréal

GREFFARD, Claude
Université de Sherbrooke
Sherbrooke

MARCHAND, Jean-Claude
Université de Montréal
Montréal

MELANCON, Hubert
Ministère de l'Agriculture
Québec

PICARD, Guy
MInistère des Communications
Québec

VILLENEUVE, Paul-Yves
Université Laval
Québec

Rapporteur

MICHAUD, Laurent
Office de planification
et de développement du
Québec

PROSPECTIVE SOCIO-ÉCONOMIQUE DU QUÉBEC, 1ère ÉTAPE

Études faites par le *Groupe interuniversitaire de prospective québécoise* (GIPQ) pour le compte de l'OPDQ. Documents de la première étape[1].

SYNTHÈSE D'ENSEMBLE

SOUS-SYSTÈME ÉCOLOGIQUE (1)
(Rapport-synthèse)

Dossiers techniques
1.1 Diagnostics préliminaires
1.2 Aspects du développement

SOUS-SYSTÈME ÉCONOMIQUE (2)
(Rapport-synthèse)

Dossiers techniques
2.1 Population, revenus et mode de vie
2.2 Les entreprises
2.3 L'«entrepreneurship»
2.4 Structures industrielles, gouvernements et syndicats

SOUS-SYSTÈME EXTÉRIEUR (3)
(Rapport-synthèse)

Dossiers techniques
3.1 Environnement international et le rôle du Québec dans la division du travail
3.2 L'environnement politique; les médias et l'environnement socio-culturel

SOUS-SYSTÈME URBAIN ET RÉGIONAL (4)
(Rapport-synthèse)

Dossiers techniques
4.1 Montréal: pôle de développement; l'homo urbanus; l'étalement urbain
4.2 Mobilité interrégionale et évolution du système des transports

SOUS-SYSTÈME TECHNOLOGIQUE (5.1)
(Rapport-synthèse)

Dossiers techniques
5.2 Évaluation technologique
5.3 Énergie
5.4 Matériaux
5.5 Mines
5.6 Pâtes et papiers
5.7 L'agro-alimentaire
5.8 Transports
5.9 La santé

SOUS-SYSTÈMES DES VALEURS (6)
(Rapport-synthèse)

Dossier technique
Valeurs et idéologiques post-industrielles au Québec, tome I, tome II

---

1. La *seconde étape* formulera des scénarios tendanciels différenciés fondés sur l'extrapolation des tendances quantitatives et qualitatives, alors que la *troisième étape* s'attachera à formuler des scénarios normatifs de développement à moyen et long terme en proposant un ensemble d'objectifs et de moyens.

AVANT-PROPOS

La présente série de documents se situe dans le cadre des recherches de l'OPDQ, sur la prospective québécoise.

Cette étude qui a débuté en mars 1976 se fait en collaboration avec cinq institutions universitaires (Groupe interuniversitaire de prospective québécoise, GIPQ) et est encadrée par six comités-conseils correspondant à chaque sous-système. Six cadres supérieurs de l'OPDQ coordonnent les activités de ces comités. Ceux-ci sont composés de haut-fonctionnaires, de cadres de l'entreprise privée et d'universitaires qui se sont déjà réunis quatre fois à l'occasion de présentation de rapports préliminaires.

L'objectif principal de la série d'études regroupée sous le titre de "Prospective socio-économique du Québec", est d'identifier divers avenirs possibles du Québec au cours des vingt années à venir. La démarche méthodologique est à la fois analytique et synthétique. A partir d'un certain nombre d'analyses portant sur divers aspects de la société québécoise, une synthèse a d'abord été élaborée en vue de faire ressortir les interdépendances des divers secteurs et aspects de cette société et de son environnement. C'est l'objet de la première étape de l'étude que nous présentons maintenant. Des projections de référence basées sur les tendances du système seront ensuite construites. Des images alternatives du Québec futur seront proposées dans l'étape finale de la recherche.

Cette recherche prospective se propose donc d'évaluer quelques avenues possibles du Québec futur afin de fournir de l'informa-

tion aux responsables politiques et administratifs. Cette recherche privilégie ainsi quatre secteurs, soit:

1) l'approche prospectiviste;
2) l'analyse systémique;
3) la possibilité d'utiliser les résultats pour des stratégies appliquées;
4) et tout cela, selon un processus interdisciplinaire.

Cette étude est actuellement rendue à la phase finale de la première étape de ce projet qui en comporte trois. La première analyse le système présent, la seconde explore les conséquences des tendances présentes et passées et la troisième présente des images alternatives normatives de l'avenir du Québec.

Cette tâche a été confiée à des équipes de chercheurs spécialisés qui ont examiné le fonctionnement précis de chacun des systèmes. La constitution de la base a permis de définir les éléments structurants des sous-systèmes, d'apprécier les déséquilibres et tensions inhérents aux structures actuelles, de déterminer les tendances de l'évolution ainsi que l'importance relative de chacune d'entre elles, de préciser les "faits porteurs d'avenir" connus actuellement et qui activeront ou modifieront le développement. C'est une analyse critique du présent dans le but d'appréhender la complexité actuelle et de déceler les grandes tendances porteuses d'avenir.

La deuxième étape consistera à présenter différentes images futures du Québec, basées sur l'hypothèse que les tendances dégagées au cours de la première étape se poursuivront sans interventions majeures du gouvernement et sans chocs brutaux de l'environ-

nement. Ces images représentent les situations actuelles ou passées. Ces étapes consistent à projeter des tendances du système pour les traduire sous forme de scénarios techniques exploratoires.

Enfin, la troisième étape sera une phase normative où les scénarios d'anticipation seront développés dans le but d'en tirer des recommandations.

Analyser les conséquences de long terme de décisions ou d'actions possibles demande de se placer dans ce long terme, c'est-à-dire de se situer d'abord dans le futur pour revenir ensuite au présent. Il faut donc dépasser l'analyse des résultats de court terme, trouver de nouvelles idées, de nouvelles façons de lier les problèmes, imaginer des images alternatives du futur. Ce sera le but de la troisième étape de cette recherche.

Le directeur général adjoint,
(Planification)

GILLES LEBEL

Le 15 septembre 1977.

LE SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

Rapport synthèse

Ce rapport-synthèse du sous-système urbain et régional s'appuie sur les travaux d'une équipe multidisciplinaire composée de:

S. Carlos, directeur du Centre de sondage de l'Université de Montréal

J.-H. Chung, professeur au Département de science économique et directeur du LARSI, UQAM

L. Gratton, chargé de recherche en économique, UQAM

M. Lavigne, professeur (sociologie) à l'INRS-Urbanisation

L. Pelletier, chargé de recherche en économique, UQAM

M. Polis, professeur à l'Ecole polytechnique de Montréal

P. Fréchette, professeur au Département de science économique, UQAM, et responsable du dossier du sous-système urbain et régional

Les travaux du sous-système urbain et régional ont donné lieu aux ouvrages suivants:

J.-H. CHUNG: Montréal, pôle de développement

L. GRATTON: L'étalement urbain de la région métropolitaine de Montréal

L. GRATTON: La mobilité interrégionale au Québec

M. LAVIGNE et S. CARLOS: La difficile gestation de l'homo urbanus québécois

M. POLIS et L. PELLETIER: L'évolution du système des transports au Québec, horizon 1995

P. FRECHETTE: Le développement urbain et régional du Québec, Rapport du sous-système urbain et régional

P. FRECHETTE: Rapport-synthèse du sous-système urbain et régional

SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

RESUME

du rapport-synthèse

Ce rapport-synthèse du sous-système urbain et régional fait le point des travaux reliés à la première étape de l'étude prospective du système socio-économique québécois. Cette première étape vise à déterminer les éléments structurants du sous-système urbain et régional et à dégager les tendances lourdes, les tensions et les faits porteurs d'avenir. Les deux prochaines étapes couvriront la projection d'avenirs "logiques" et l'étude d'avenirs "souhaitables".

La première partie du texte est consacrée à la détermination des éléments structurants du sous-système urbain et régional. Nous cherchons à identifier les principaux facteurs qui déterminent l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace; nous cherchons aussi à voir comment cette organisation spatiale remplit la finalité du sous-système. Cette finalité a été définie comme étant "l'organisation optimale des ressources physiques et humaines dans l'espace en vue de la réalisation du bien-être des Québécois".

Cette première partie analytique est faite à partir de la problématique suivante: l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace ainsi que les disparités et les problèmes qui en résultent ne sont pas le fruit du hasard mais plutôt le résultat des décisions des agents sociaux, décisions prises sous certaines contraintes. Ces actions donnent lieu à des phénomènes particuliers dans l'espace dont nous cherchons à comprendre l'évolution et les tendances.

Ainsi, la première partie du rapport-synthèse dégage les éléments structurants du développement urbain du Québec, du rôle de Montréal et du développement régional du Québec. L'évolution de chaque phénomène est expliqué à partir de l'interaction des éléments structurants.

La détermination des facteurs explicatifs du développement urbain et régional du Québec ainsi que du rôle de Montréal permet aussi de dégager les tendances lourdes, les tensions et les faits porteurs d'avenir.

Ces "éléments prospectifs du présent" ont été regroupés en trois thèmes: la croissance économique, la croissance démographique et la qualité de la vie. En voici les faits saillants:

En matière de croissance économique urbaine et régionale

Les tendances

- Perte de vitesse de Montréal par rapport [illegible]oronto
- Renforcement de la spécialisation économique de chaque région du Québec
- Déclin du secteur minier dans le Nord-Ouest, mais essor de ce secteur au Saguenay/Lac Saint-Jean et dans la Côte-Nord/Nouveau-Québec
- L'expansion maximale de la production forestière sera atteinte d'ici 1980 dans toutes les régions du Québec à l'exception du Nord-Ouest et du Saguenay/Lac Saint-Jean.
- Aucune implantation de nouvelles usines dans le secteur des pâtes et papier, à l'exception possible du Nord-Ouest et du Saguenay/Lac Saint-Jean
- Déclin du secteur textile-habillement. Quatre régions seront touchées: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Cantons de l'Est.
- Deux régions en particulier devraient passer à travers des ajustements pénibles: Trois-Rivières et les Cantons de l'Est. La situation du Nord-Ouest est problématique.
- Maintien des écarts interrégionaux dans les taux d'activité et de chômage
- Réduction des écarts interrégionaux dans le revenu personnel per capita
- Aucune concentration supplémentaire de l'activité économique dans la région de Montréal

- Déconcentration lente de l'activité manufacturière vers la périphérie de la zone métropolitaine de Montréal et les villes satellites.

- Croissance du secteur tertiaire moteur à Montréal.

Les tensions:

- Le recul de Montréal par rapport à Toronto implique une performance économique moins bonne pour l'ensemble du Québec.

- Difficultés économiques et sociales de villes et villages du Bas St-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac Saint-Jean, Nord-Ouest, Trois-Rivières et Cantons de l'Est.

- Dilemme politique entre la maximisation de la croissance globale et celle de la croissance de chaque région.

Les faits porteurs d'avenir:

- Emergence d'une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones, dans les secteurs privé et public, et changements d'attitudes des population locales face au développement économique.

- Les richesses minières du Nouveau-Québec qui font de cette région la nouvelle frontière du Québec.

- La sécurité d'approvisionnement en électricité au Québec.

- L'existence de Mirabel qui pourrait redonner à Montréal un avantage comparé dans le transport aérien.

- La sylviculture qui permettrait d'augmenter les possibilités annuelles de coupe de bois.

- La transformation de l'amiante qui aiderait la région des Cantons de l'Est.

- La tordeuse de bourgeons d'épinette qui pourrait affecter grandement la forêt québécoise.

- La hausse du prix du pétrole qui amènerait une concentration de l'activité économique en Ontario et dans la région de Montréal, d'où une augmentation des inégalités régionales.

En matière de croissance démographique urbaine et régionale

Les tendances:

- Urbanisation croissante, mais plus lente qu'auparavant
- Hiérarchie urbaine stable
- Ralentissement du mouvement de concentration de la population à Montréal

Une tension:

- L'émigration nette risque de mettre en péril la base économique des régions du Bas St-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac Saint-Jean, Trois-Rivières et Nord-Ouest.

Les faits porteurs d'avenir:

- La hausse du prix du pétrole qui aurait pour conséquence d'accélérer le mouvement de concentration démographique dans la région de Montréal.
- Le départ des Québécois des grandes villes, à l'instar de ce qui survient aux Etats-Unis, est rejeté comme fait porteur d'avenir.

En matière de qualité de la vie

- Consommation croissante d'espace par l'urbain, en particulier le Montréalais, par l'étalement de Montréal et surtout l'expansion très rapide du nombre de résidences secondaires.
- Augmentation du nombre d'automobiles et diminution du taux d'utilisation du transport en commun.
- Hausse des coûts associés à la croissance urbaine (détérioration de l'environnement, hausse des prix fonciers et des taxes foncières, etc.) et aggravation des finances municipales.

Les tensions:

- La diminution des sols agricoles et la déstructuration de l'agriculture causées par l'étalement de Montréal et la prolifération des résidences secondaires.

- L'usage accru de l'automobile entraîne une augmentation des effets nuisibles sur l'environnement.

- L'accroissement des coûts associés à la vie urbaine (surtout à Montréal) risque d'entraîner un mécontentement croissant de certaines couches de la population.

- L'eau devient une ressource rare.

Les faits porteurs d'avenir:

- La hausse du prix du pétrole peut entraîner non seulement une plus grande concentration de population à Montréal mais aussi une augmentation de la densité urbaine et une hausse de l'achalandage des transports publics.

- Les politiques de zonage urbain et agricole et de transport en commun peuvent diminuer les inconvénients de la croissance urbaine.

- Risque d'une catastrophe écologique dans la vallée du St-Laurent, par la présence de super-pétroliers et par la construction de centrales nucléaires.

- Dans le domaine du transport des personnes: l'aménagement de voies réservées aux piétons et aux autobus, des taxes sur les grosses voitures, l'opposition grandissante aux projets d'infrastructure routière en milieu urbain.

- L'émergence de nombreux groupes de pression concernant l'environnement, l'information grandissante des citoyens et les préoccupations des jeunes en ce domaine laissent présager un changement de mentalités.

- Les moyens modernes de télécommunications pourraient faire du Québec un "village global", affranchir le travailleur du lieu de son travail et possiblement amener la diminution du trajet quotidien domicile-travail.

L'image du Québec urbain et régional qui se dégage de cette analyse peut être schématisée en quatre points majeurs:

1. Le sous-système urbain et régional est dominé par les autres sous-systèmes (extérieur, économique, technologique et celui des valeurs). Il existe donc très peu de faits porteurs d'avenir susceptibles de modifier la trajectoire des tendances lourdes du sous-système, puisqu'elles sont déterminées par les autres sous-systèmes.

2. Les tendances lourdes sont inquiétantes, mais non catastrophiques.

3. Le Québec possède des avantages dans un monde où les ressources naturelles deviennent plus rares.

4. Le sous-système urbain et régional prend plus d'importance dans la prospective normative.

...

TABLE DES MATIERES

	Page
RESUME	1
Chapitre 1: INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE: LA DETERMINATION DE LA BASE DU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL	7
Chapitre 2: Le développement urbain du Québec	7
2.1 La croissance démographique urbaine	9
2.2 La croissance économique urbaine	17
2.3 Le portrait du réseau urbain québécois	25
2.4 Les besoins collectifs urbains et les finances municipales	37
Chapitre 3: Le rôle de Montréal	39
3.1 Montréal: pôle de développement en Amérique du Nord . .	39
3.2 L'habitat urbain de Montréal et son étalement	46
3.3 L'homme urbain québécois	52
Chapitre 4: Le développement régional du Québec	58
4.1 Les disparités régionales	58
4.2 Les disparités structurelles interrégionales	65
4.3 Les industries régionales de base	70
4.4 Les éléments structurants des disparités régionales . .	77
DEUXIEME PARTIE: LA PROSPECTIVE DU PRESENT: LES TENDANCES, TENSIONS ET FAITS PORTEURS D'AVENIR	87
Chapitre 5: La croissance économique urbaine et régionale	87
Chapitre 6: La croissance démographique urbaine et régionale . .	94
Chapitre 7: La qualité de la vie	98

Page

TROISIEME PARTIE: UNE IMAGE DU QUEBEC URBAIN ET REGIONAL 104

BIBLIOGRAPHIE 107

Nous aimerions remercier sincèrement Mme M. Dionne qui a dactylographié ce rapport-synthèse.

CHAPITRE 1

INTRODUCTION

Ce rapport-synthèse[1] du sous-système urbain et régional (SSUR) du Québec, constitue une composante de la première phase de l'étude prospective du système socio-économique québécois. S'il était important d'analyser les relations entre la société québécoise et le monde extérieur, la nature, les valeurs, la technologie et l'économique, il nous est apparu primordial de tenir compte de l'espace. Car l'espace a joué et joue encore un grand rôle dans la vie économique et sociale des Québécois, autant par la rareté des contacts sociaux qu'il imposait au siècle dernier que par les espaces verts de loisirs qui s'offrent au citadin d'aujourd'hui.

En fait, l'espace joue un rôle important à la fois comme contenant de ressources (minières, forestières...) rares qui alimentent l'appareil de production mais qui sont essentielles au plan écologique; comme contenant des équipements productifs; comme lieu d'échanges sociaux; comme distance qui limite les échanges économiques et sociaux, bien que les moyens modernes de communication font presque du Québec un "village global" comme en témoigne l'homogénéisation des comportements sociaux; et, enfin, comme milieu de transmission des effets de polarisation et d'entraînement, c'est-à-dire d'interaction entre pôles. C'est donc dire que des aménagements variés de cet espace auront des effets en profondeur sur la vie économique et sociale des Québécois.

---

(1) Nous aimerions souligner que certaines parties de l'argumentation de ce rapport-synthèse sont moins développées que dans le rapport du SSUR comme tel.

Le besoin de jeter un regard prospectif sur la société québécoise découle de la prise de conscience que les décisions individuelles et collectives, prises aujourd'hui, porteront conséquence au cours des prochaines décennies. Le fait de s'interroger sur l'avenir, de pointer les directions vers lesquelles la société évolue est un exercice libérateur parce qu'il nous oblige à mieux comprendre le présent et nous permet d'identifier la marge de manoeuvre de la société et les correctifs qui s'imposent, si la société venait à modifier ses objectifs.

Plus précisément, nous pouvons définir la prospective, à l'instar de la DATAR, comme étant une méthode d'investigation du futur par l'analyse des mécanismes de fonctionnement d'une société et des processus d'évolution qui sont inhérents à ces mécanismes[1]. Cette démarche comprend trois étapes: la détermination de la "base" du sous-système, la projection d'avenirs "logiques" et l'étude d'avenirs "souhaitables".

Ce texte se situe à l'intérieur de la première étape, celle de la détermination de la base du sous-système ou, si l'on veut, la phase de la prospective du présent. Cette étape comprend, pour sa part, deux volets principaux:

a) la détermination des "éléments structurants" du sous-système, c'est-à-dire les principaux facteurs, qui composent les mécanismes définissant comment l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace remplit la finalité du sous-système et jusqu'à quel point elle la remplit. Cette finalité a été définie comme étant "l'organisation optimale des ressources physiques et humaines dans l'espace en vue de la réalisation du bien-être des Québécois". Comme tout système humain, le sous-système urbain et régional est un système ouvert, qui fait qu'il n'y a pas nécessairement rupture ou éclatement si la finalité du sous-système n'est pas complètement atteinte.

---

(1) DATAR: Une image de la France en l'an 2000, Collection Travaux et recherches de prospective, 1972.

b) l'identification des tendances (lourdes et légères), des tensions et des faits porteurs d'avenir. Par "tendance", nous entendons des faits, des données, dont l'évolution future peut être extrapolée avec un faible risque d'erreur compte tenu de la nature et de l'évolution passée de la variable. Les termes "lourdes" et "légères" réfèrent au degré de certitude du phénomène, souvent relié à sa durée passée. Souvent les tendances mènent à l'apparition de "tensions" ou "déséquilibres", qui constituent essentiellement des mécanismes sociaux d'adaptation par lesquels la société s'ajuste à des situations nouvelles. Il existe aussi des "faits porteurs d'avenir" ou des "germes de changement", c'est-à-dire des faits actuellement de faible importance mais dont on peut raisonnablement prévoir qu'ils exerceront une influence déterminante sur l'évolution ultérieure du sous-système.

Nous utilisons l'approche systémique pour la détermination de la base et l'identification des tendances et des faits porteurs d'avenir. Cette approche consiste à identifier les variables qui composent un sous-système et à expliquer son fonctionnement à partir des interactions entre ces variables.

L'analyse prospective du présent du sous-système urbain et régional est faite à partir de la problématique suivante: l'organisation de la vie économique et sociale des Québécois dans l'espace ainsi que les disparités et les problèmes qui en résultent (comme l'étalement de Montréal) ne sont pas le fruit du hasard mais plutôt le résultat des décisions des agents sociaux, décisions prises sous certaines contraintes. C'est donc au niveau des agents sociaux qu'il faut se placer pour comprendre les phénomènes qui nous préoccupent.

Cette étude du sous-système urbain et régional laisse une large place aux questions économiques. Cette caractéristique ne découle pas d'un biais professionnel de l'auteur mais plutôt de la constatation de la prédominence des considérations économiques, dans le passé et encore aujourd'hui. N'oublions pas que cette première phase a trait à la prospective du présent.

Autrement dit, cette étude est construite sur l'observation fondamentale que la poursuite d'objectifs économiques explique l'organisation de la vie des Québécois dans l'espace. Toutefois, ces objectifs économiques viennent en conflit avec d'autres objectifs humains ainsi qu'avec la nature. Les préoccupations en matière d'urbanisme, d'aménagement du territoire, d'écologie, de qualité de la vie ont rarement été des variables importantes dans l'évolution passée et même présente du sous-système urbain et régional. Peut-être en sera-t-il différemment dans l'avenir.

Ce document comporte aussi certaines lacunes. Tout d'abord, il aurait été intéressant d'utiliser une enquête Delphi pour déterminer avec plus d'exactitude les faits porteurs d'avenir. Comme il s'agit là d'une technique assez lourde, nous avons préféré l'utiliser dans la prochaine phase des travaux et nous en remettre plutôt aux avis des membres du comité-conseil. Nous n'avons pas traité aussi de quelques questions qui auraient pu intéresser certains observateurs, comme la répartition de la pauvreté dans l'espace et les conséquences micro-spatiales (au niveau de chaque municipalité du Québec) de l'évolution du sous-système. Ceci nous a été imposé par les contraintes économiques habituelles.

Enfin, plus important encore, il faut souligner le fait que les efforts que nous avons mis à étudier les conséquences de l'urbanisation et de la taille des villes sur les rapports sociaux et les "problèmes" qui en découlent, n'ont pas abouti. Ceci tient à deux raisons. Tout d'abord, le manque de connaissance de la situation actuelle; nous disposons dans ce domaine de beaucoup d'observations personnelles, mais ceci ne constitue pas une base scientifique de connaissances. Ensuite, il est difficile de relier les problèmes de délinquance, criminalité, marginalité, désintégration du tissu social, à la seule variable urbaine. En fait, ce n'est pas tellement à l'urbanisation qu'il faudrait les relier qu'au type de système social dans lequel nous vivons.

Le fonctionnement général du sous-système urbain et régional est résumé au tableau 1.1. Tel qu'indiqué plus haut, l'analyse est basée sur le comportement des agents sociaux qui poursuivent des objectifs spécifiques sous diverses contraintes. Ces actions donnent lieu à des phénomènes particuliers dans l'espace. Nous cherchons à comprendre leur évolution et leurs tendances. Les tensions, par ailleurs, découlent de l'écart existant entre le résultat des actions des agents sociaux et la finalité du sous-système.

Nous avons sélectionné un certain nombre de ces phénomènes qui nous paraissaient importants au plan de la prospective. Certains sont plus proprement urbains, d'autres régionaux. Cette classification ne correspond pas à une dichotomie au niveau de l'analyse. Elle répond plutôt à des exigences d'ordre statistique. En fait, tant au plan urbain que régional, nous étudions la même réalité, les même agents sociaux, les mêmes politiques gouvernementales, les mêmes villes importantes, mais sous un angle différent. Ce qui nous permet une plus grande flexibilité d'approche et de mieux mettre en lumière divers aspects.

Ainsi, au plan du développement urbain du Québec, nous cherchons à identifier les variables et les mécanismes sociaux qui expliquent l'évolution de l'urbanisation; de la croissance urbaine (démographique et économique); du réseau urbain; et des problèmes financiers caractéristiques de plusieurs agglomérations québécoises. Nous avons également choisi de centrer nos efforts sur Montréal, son importance et son déclin au plan économique, son habitat, son étalement dans la plaine agricole environnante et aussi sur les caractéristiques de l'homme urbain québécois. Au plan du développement régional, nous avons mis l'accent sur les disparités économiques régionales, leur importance, leur évolution ainsi que sur leurs fondements.

TABLEAU 1.1 - Le fonctionnement du sous-système urbain et régional

Les agents sociaux.....	poursuivent des objectifs particuliers...	étant donné des contraintes générales reliées à la répartition spatiale de:	ce qui entraîne des phénomènes particuliers
- Particuliers (ménages - travailleurs - consommateurs)	- la satisfaction dérivée de la vie en général et de la consommation de biens et services publics et privés - la croissance de leurs revenus - la possibilité d'avoir un emploi	- la population - les ressources naturelles	- la croissance démographique urbaine - la croissance économique urbaine - la consommation d'espace
-Entreprises	- le profit maximum - la croissance de l'entreprise	- l'appareil productif	- l'habitat et les comportements urbains - les disparités régionales
- Gouvernements	- la possibilité de réélection par la satisfaction des besoins collectifs des citoyens et par l'arbitrage des conflits entre groupes sociaux	- la technologie	- la pollution

PREMIERE PARTIE

LA DETERMINATION DE LA BASE DU SOUS-SYSTEME URBAIN ET REGIONAL

Chapitre 2

LE DEVELOPPEMENT URBAIN DU QUEBEC

La ville moderne peut être considérée, à la manière de Dorfman,(1) sous quatre aspects. Premièrement, comme le contenant de biens matériels tel les usines, commerces, habitations, moyens de communications, etc. Deuxièmement, comme une entité gouvernementale qui produit certains biens et services et coordonne l'activité des membres de la communauté. Ensuite, comme le lieu de rencontres, d'échanges sociaux, de circulation des idées, de diffusion des connaissances. Cette fonction sociale de permettre une plus grande variété de contacts humains est certes une des fonctions les plus importantes de la ville. Finalement, la ville consiste en une unité économique qui permet une exploitation plus prononcée des économies d'échelle de production.

Dans le domaine économique, la fonction de la ville est de fournir des marchés aux entreprises. C'est ce qui explique en bonne partie la croissance des villes. Les entreprises ont intérêt à se situer près les unes des autres et près des agglomérations humaines parce qu'elles bénéficient ainsi d'économies d'échelle dites "économies d'agglomérations". En se situant à proximité des autres entreprises, une entreprise quelconque

---

(1) R. DORFMAN: "The Functions of the City", pp. 32-40 dans A.H. PASCAL (ed.): Thinking about Cities, Dickenson Pub. Co., Belmont, California, 1970.

bénéficie du marché du travail, en ce sens qu'elle n'a pas besoin de dépenser pour l'entraînement des employés qu'elle désire embaucher. Elle bénéficie aussi parfois de coûts de transport plus faibles pour ses intrants et son produit. Enfin, en se situant près d'une agglomération humaine, l'entreprise bénéficie de coûts de transports inférieurs si elle vend son produit aux consommateurs.

Parallèlement, les travailleurs et leurs familles ont intérêt à s'installer dans cette agglomération humaine, parce que la présence d'un grand nombre d'entreprises offre l'opportunité d'un vaste choix d'emplois. Les nouveaux immigrants le sentent bien, puisqu'ils ont tendance à s'installer dans les plus grands centres d'un pays, là où ils maximisent leurs chances d'obtenir un emploi. La croissance urbaine résulte donc d'une spécialisation plus poussée des tâches et de l'accroissement des échanges.

La complexité (croissante, semble-t-il) de la vie urbaine provient de l'interaction, et parfois des conflits, entre la fonction économique et la fonction sociale de la ville. Autrement dit, il existe des interactions et des conflits entre le "sous-système urbain" et les autres sous-systèmes qui forment le système socio-économique québécois.

Dans une économie de marchés et de libre entreprise, le "système" ("réseau" ou "armature") urbain, comme la structure industrielle, est une résultante: la résultante des décisions de localisation des entreprises et des personnes, ainsi que des décisions de politiques gouvernementales qui contraignent les décisions privées. Autrement dit, l'affectation des ressources dans l'espace québécois a été littéralement façonnée, modelée, par les décisions de millions d'agents économiques. La ville et sa croissance, le système urbain et son évolution sont donc considérés comme la résultante de décisions et non comme une variable instrumentale, sinon à long terme. Il convient donc de se demander pourquoi le système urbain québécois présente des caractéristiques qui lui sont propres.

Le schéma théorique que nous allons utiliser est plutôt éclectique.

Il est construit à partir d'un modèle simple suggéré par Leven.(1) La croissance de la population urbaine dépend de trois types de variables. Tout d'abord, pour que la population urbaine augmente, il faut des gens; donc la croissance démographique (variable d'offre). Ensuite, il faut des emplois, sinon les gens ne s'établiront pas dans cette ville; donc, la croissance économique (variable de demande). Finalement, il faut que la ville puisse accommoder la population à tous les points de vue; donc, la mise en place d'une infrastructure urbaine tant sociale qu'économique. Comme il n'y a pas nécessairement ajustement automatique entre la croissance démographique et économique par rapport à la capacité de la ville de satisfaire les autres besoins de ses habitants, on retrouve ici le conflit potentiel entre les fonctions économiques et sociales de la ville dont il a été fait état plus haut.

2.1 LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE URBAINE

Les éléments structurants de la croissance démographique urbaine sont l'accroissement naturel, l'immigration nette, l'urbanisation et la métropolisation. De plus, deux phénomènes récents y sont associés: la suburbanisation et la rurbanisation.

L'accroissement naturel (l'excédent des naissances sur les décès) et l'immigration nette (internationale et interprovinciale) ne seront pas analysés ici.(2) On peut dire toutefois que tout porte à croire que ces facteurs joueront un rôle de plus en plus négligeable dans la croissance démographique urbaine.

La suburbanisation, l'éclatement de la ville, est un phénomène qui date du début des années 1950. Il a été rendu possible par l'automobile et encouragé par les pouvoirs publics autant par la construction de voies

---

(1) C.L. LEVEN: "Determinants of the Size and Spatial Form of Urban Areas", Regional Science Association, Paper, 1969, pp. 7-28.

(2) Voir le rapport du sous-système économique.

rapides que par la politique d'accession au logement unifamilial de la SCHL. La rurbanisation, l'envahissement de la campagne par les citadins, est par contre un phénomène plus récent. Ce phénomène est rendu possible par l'accroissement de la richesse des familles (qui permet souvent deux voitures par famille) et par le manque d'encouragement des pouvoirs publics à permettre un accès facile aux espaces verts de récréation. Ces deux points seront traités plus en profondeur au chapitre suivant.

L'urbanisation, l'émigration des campagnes vers les villes, est certes un phénomène séculaire (voir tableau 2.1). Au Québec, le pourcentage de la population urbaine (vivant dans des centres de 1,000 habitants et plus) est passé de 19.9% à 80.6% en un siècle. Cette croissance de la population urbaine s'est produite à des rythmes variés selon les régions. Au tableau 2.2, on peut constater à quel point les taux d'urbanisation diffèrent d'une région à l'autre. Il en est de même pour la croissance de la population urbaine au cours de la dernière décennie. Par contre, la région de Montréal est tellement importante, qu'elle tend à afficher un taux de croissance de sa population urbaine semblable à celui du Québec.

Le phénomène de l'urbanisation a été causé par l'industrialisation. Historiquement, la mécanisation de l'agriculture a entraîné une augmentation de la productivité des agriculteurs. Ce facteur, associé à une demande à croissance faible pour les produits agricoles, a encouragé (souvent obligé) les agriculteurs à quitter la ferme pour occuper un emploi dans la ville. Cette création nouvelle d'emplois dans la ville était encouragée par l'augmentation du revenu réel qui se faisait sentir sur la demande des produits manufacturés. Or, comme nous l'avons vu précédemment, les entreprises ont intérêt à se situer près les unes des autres (à l'exception évidemment des entreprises liées aux richesses naturelles), d'où la croissance des villes.

L'exode rural est un phénomène du passé. Et le secteur tertiaire a pris la relève du secteur manufacturier comme facteur d'urbanisation. En effet, la croissance du revenu réel s'est fait aussi sentir sur le secteur des services. Comme la productivité augmente plutôt lentement dans des

TABLEAU 2.1

TAUX D'URBANISATION, QUEBEC, ONTARIO

	TAUX D'URBANISATION (en pourcentage)		IMPORTANCE DANS LA POPULATION TOTALE DU QUEBEC	
	ONTARIO	QUEBEC	MONTREAL	QUEBEC
1851	14.0	14.9	9.0	5.1
1861	18.5	16.6	10.8	5.4
1871	20.6	19.9	12.1	5.9
1881	27.1	23.8	14.2	6.1
1891	35.0	28.6	18.6	5.6
1901	40.3	36.1	25.2	7.1
1911	49.5	44.5	30.7	6.6
1921	58.8	51.8	33.7	6.7
1931	63.1	59.5	37.8	7.2
1941	67.5	61.2	35.7	6.1
1951	72.5	66.8	36.3	6.8
1961	77.3	74.3	40.1	6.8
1971	82.4	80.6	42.8	7.5

Note: Le taux d'urbanisation est le pourcentage de la population urbaine (vivant dans des centres de 1,000 habitants et plus) par rapport à la population totale.

Source: L.S. BOURNE et G. GAD: "Urbanization and Urban Growth in Ontario and Quebec: an Overview", pp. 7-35 dans L.S. BOURNE et R.D. MACKINNON (ed.): Urban Systems Development in Central Canada: Selected Papers, University of Toronto Press, 1972.

P.Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

TABLEAU 2.2

TAUX D'URBANISATION PAR REGION

(en pourcentage)

	TAUX D'URBANISATION		CROISSANCE DE LA POPULATION URBAINE
	1961	1971	1961-71
Bas St-Laurent/Gaspésie	32.6	46.8	33.7
Saguenay/Lac St-Jean	68.7	72.1	6.4
Québec	63.2	74.1	32.1
Trois-Rivières	63.8	69.6	11.9
Cantons de l'Est	62.2	64.5	8.9
Montréal	88.3	91.0	25.4
Outaouais	62.5	68.9	30.3
Nord-Ouest	49.5	58.6	33.1
Côte-Nord, Nouveau-Québec	55.8	65.5	59.4
Le Québec	74.3	80.6	24.8

Source: O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier I, Les indicateurs globaux, 1976.

domaines tels les services communautaires, commerciaux, personnels et l'administration publique, une augmentation rapide de la demande dans ces secteurs entraîne un gonflement des emplois. D'où un nouveau souffle donné au processus d'urbanisation.

Ce phénomène de la tertiarisation de l'économie est aussi responsable du dernier facteur de croissance démographique urbaine, la métropolisation. Par métropolisation, nous entendons le passage de la population des petits centres urbains vers les centres de taille plus grande ou, si l'on préfère, la croissance plus rapide de la population des grandes agglomérations urbaines. Ce phénomène est identifié au tableau 2.1, où l'on peut voir que l'agglomération montréalaise accueillait 12.1% de la population du Québec en 1871, et 42.8% un siècle plus tard. Pendant cette période, l'importance relative de l'agglomération de Québec passait de 5.9% à 7.5%. On remarque la même chose au tableau 2.3, où l'importance relative de chaque région du Québec diminue au profit de la région de Montréal.

Non seulement le secteur tertiaire comprend-il des activités dont la demande a augmenté rapidement, mais il comprend aussi des activités qui rendent des services (et, partant, exportent) à l'ensemble de la population du territoire. C'est ce qu'on a convenu de nommer le tertiaire moteur. Monsieur Fernand Martin a identifié certaines de ces activités[1] "reliées à la circulation et à la gestion de l'information et des capitaux, au tertiaire de décision, à la recherche, aux transports". Ce sont:

- les sièges sociaux d'entreprises, notamment dans le secteur financier et des entreprises manufacturières multinationales
- la direction de certains ministères fédéraux et provinciaux
- les centres de recherche (privés, gouvernementaux, universitaires)
- les activités liées au "marketing" national et international
- les centres de traitement de l'information
- le transport par conteneurs (par eau ou par air)
- les activités innovatrices dans les domaines des arts et de la culture
- les activités liées au grand tourisme
- une bourse à fonctions élargies
- des concepts globaux comme un centre financier international, un parc aéroportuaire T.D.M., un palais des congrès, etc.

---

(1) F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976, p. 45 et suivante.

TABLEAU 2.3

POPULATION et MIGRATION NETTE par REGION

	POPULATION TOTALE		POIDS RELATIF (en %)		MIGRATION NETTE (en millions)	
	1966	1971	1966	1971	1961-66	1966-71
Bas St-Laurent/Gaspésie	239,772	232,645	4.1	3.9	-31.4	-20.4
Saguenay/Lac st-Jean	280,687	280,365	4.9	4.6	-22.9	-17.7
Québec	907,415	941,545	15.7	15.6	-20.6	-9.8
Trois-Rivières	424,168	420,695	7.3	7.0	-21.7	-20.8
Cantons de l'Est	219,498	224,205	3.8	3.7	-8.3	-6.7
Montréal	3,217,193	3,423,545	55.6	56.8	+173.9	+51.8
Outaouais	224,257	243,300	3.9	4.0	-4.6	+5.6
Nord-Ouest	160,125	150,101	2.8	2.5	-13.7	-21.0
Côte-Nord, Nouveau- Québec	107,730	111,590	1.9	1.9	+9.9	-7.8
Le Québec	5,780,845	6,027,991	100.0	100.0	+60.6	-46.8

Source: Bureau de la statistique du Québec.

Ces activités sont dynamiques en soi au point de vue production et emploi, mais surtout elles constituent des avantages comparatifs importants et servent à attirer de nouvelles industries. La tertiarisation de l'économie est et sera la principale source de croissance démographique urbaine tandis que la présence d'un tertiaire moteur privilégie les grands centres et sera le principal facteur de métropolisation.

Le mécanisme d'ajustement qui permet l'urbanisation et la métropolisation et, partant, la croissance démographique urbaine, est la migration de la population d'une ville à l'autre, d'une région à l'autre. Les chiffres de la migration nette par région sont présentés au tableau 2.3. Quatre régions ont connu, de 1966 à 1971, une diminution absolue de leur population: le Bas St-Laurent/Gaspésie (7,127 personnes), le Saguenay-Lac St-Jean (322 personnes), Trois-Rivières (3,473 personnes) et le Nord-Ouest (10,024 personnes). La plupart des régions du Québec ont connu une émigration nette durant les deux dernières périodes quinquennales. Deux régions seulement affichent une immigration nette de 1961 à 1966: Montréal évidemment et la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Cette dernière région, véritable région frontière du Québec, doit l'immigration nette à la mise en valeur de son minerai de fer et de son potentiel hydroélectrique. Avec la fin des travaux de harnachement des rivières Manicouagan et Outardes, de même qu'avec un certain ralentissement de l'exploitation des mines de fer, il n'est pas surprenant de constater que la Côte-Nord est devenue une région d'émigration nette durant la période subséquente. L'Outaouais, par contre, devient une région d'immigration nette avec l'essor du gouvernement fédéral dans la région de Hull-Ottawa.

Une chose frappe l'observateur dans ces chiffres de migration: le ralentissement de l'émigration nette dans la plupart des régions et la chute du pouvoir d'attraction de Montréal. Ce fait peut s'expliquer par le ralentissement économique qu'a subi Montréal de 1966 à 1971.

Comme l'explique Monsieur Laurent Gratton,(1) la migration interrégionale répond, en majeure partie, à des considérations économiques. Pour qu'un émigrant en puissance en vienne à se déplacer, il faut que les

---

(1) L. GRATTON: La mobilité interrégionale au Québec, Annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

bénéfices qu'il retire de ce déplacement excèdent les coûts qui y sont associés.

Les bénéfices retirés de la migration sont surtout associés à l'augmentation du revenu du chef de famille et, possiblement, à une amélioration des chances d'avoir accès à un emploi pour le reste de la famille, ainsi qu'à la satisfaction de vivre dans un nouveau milieu. Les coûts, par contre, comprennent les coûts d'information et de recherche d'un emploi, les coûts de déménagement et le manque à gagner durant ce déménagement, la perte possible de la part de l'employeur du fonds de pension ainsi que de l'ancienneté à l'usine, la perte d'un milieu de vie apprécié, etc. Evidemment, l'éducation, l'âge et la distance jouent une influence prépondérante dans cette décision. Plus la distance est grande, plus le coût est élevé. Plus le migrant est âgé, plus faibles sont les bénéfices. Enfin, plus il est instruit, plus les bénéfices du migrant sont élevés, du moins parce qu'un plus grand nombre d'emplois lui sont accessibles.

Ce schéma théorique se vérifie assez bien, comme le montre M. Gratton, au niveau de l'ensemble des régions du Québec. A ce niveau global, l'analyse statistique révèle que la migration entre les régions du Québec est associée positivement au niveau de revenu moyen de la région de destination et négativement au niveau moyen de la région d'origine,[1] négativement aux coûts de la migration et positivement à l'existence d'opportunités d'emplois de même qu'à la taille de la région de destination (qui mesure aussi en quelque sorte la dimension du marché du travail).

---

[1] Il appert que l'émigration soit plus influencée par l'effet de poussée d'une baisse (ou d'un ralentissement de la croissance) du revenu moyen de la région d'origine que par l'effet d'attraction d'une hausse du revenu moyen de la région de destination. Autrement dit, la population émigre parce qu'elle y est obligée.

2.2 LA CROISSANCE ECONOMIQUE URBAINE

Le processus de la croissance économique urbaine est complexe. Dans les prochains paragraphes, nous verrons à identifier les mécanismes qui expliquent la croissance économique urbaine, même si certains d'entre eux ne font pas l'unanimité des spécialistes de la question. Les éléments structurants de la croissance économique urbaine sont l'innovation, les pôles d'activité économique, les interactions entre ces pôles, la spécialisation d'un pôle par rapport aux autres à l'intérieur d'un système de villes, la technologie du transport interurbain et les politiques gouvernementales.

Le concept de base de l'explication qui suit est la notion de pôle, inventée par Perroux et développée par Boudeville dans un contexte régional. Ce concept part de la constatation que la croissance économique est ponctuelle et discontinue dans l'espace et non pas continue et uniformément dispersée à travers le territoire d'une région. Les entreprises ne sont pas uniformément dispersées à travers le territoire parce qu'elles bénéficient d'économies d'agglomération, ce qui alimente la croissance du pôle. La croissance de ce dernier est à la remorque d'industries motrices, des industries qui ont de fortes liaisons technologiques en aval et en amont du processus de production.

Il convient de distinguer, à la manière du rapport Higgins-Martin-Raynauld, entre "pôle de croissance" et "pôle de développement". A chacun de ces pôles, il est possible de rattacher des activités dites de "croissance" dans le premier cas et de "développement" dans le second. Les activités de développement "consistent dans des innovations qui transforment les conditions des opérations; elles sont des activités créatrices qui modifient les structures de coûts et de rendement, et provoquent une rupture, une discontinuité plus ou moins profonde". Par contre, les activités de croissance sont "des activités induites qui s'inscrivent dans un schéma de continuité et dont les grandeurs se modifient à un rythme prévisible et régulier. Ces activités se poursuivent dans des conditions connues de marché, de technologie et de coûts de production... (elles) sont à la remorque des innovateurs".(1)

---

(1) Rapport H.M.R., p. 105.

Il est possible de concevoir un système de pôles (ou système de villes, réseau urbain, ou encore "région de villes") qui constitue un réseau hiérarchisé dont les composantes sont les agglomérations de population et leurs zones d'influence. Elles sont reliées entre elles par des liens très caractérisés qui confirment à chaque pôle une place particulière à l'intérieur du système. Chaque ville se définit alors par rapport aux autres, surtout par rapport à son pôle d'ordre immédiatement supérieur.

Le moteur du pôle de développement, qui se trouve à la tête du système urbain, est l'innovation, l'application d'une invention au processus économique. Cette innovation a trait autant à la mise en application d'une découverte scientifique qui diminue les coûts de production qu'à la création de nouveaux besoins et de nouveaux produits. Même si l'innovation n'est pas nécessairement créée dans le pôle de développement, c'est là surtout qu'elle est mise en application. Probablement parce que, comme l'explique Fernand Martin, les entreprises qui innovent présentent des caractéristiques particulières.

Si on divise le cycle de vie d'un produit en trois phases, les entreprises innovatrices se trouvent dans la première phase, celle de nouveauté. Elles présentent des caractéristiques[1] particulières comme une technique de production intensive en main-d'oeuvre spécialisée et à contenu scientifique élevé; l'absence d'intégration verticale qui rend l'entreprise dépendante des économies externes; un marché particulier incertain d'où le besoin d'opérer sur un très grand marché; le besoin d'un support financier en capital de risque. On comprend alors que les entreprises innovatrices aient besoin du vaste marché urbain du pôle de développement et des services de son tertiaire moteur.

Voyons maintenant par quels mécanismes se transmet la croissance.[2] La croissance du pôle dépend de la croissance de ses activités d'exportation qui règlent, en quelque sorte, l'expansion du reste de l'économie locale via l'effet du multiplicateur. On comprend ici que la fermeture

---

(1) Voir F. MARTIN, op. cit., pp. 25-26.

(2) Voir aussi J.H. CHUNG: Montréal: pôle de développement, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

d'une base militaire, d'une usine de textile ou d'une mine dans une petite localité entraîne l'effondrement de l'économie locale et, parfois, la disparition de la ville.

La transmission de la croissance à travers le système urbain est un phénomène plus complexe qui fait appel à plusieurs mécanismes. Tout d'abord, chaque pôle d'ordre supérieur transmet sa croissance aux pôles d'ordre inférieur par les achats que les entreprises et les consommateurs y font. On peut croire que la demande, originant du pôle supérieur, pour les biens et services du pôle inférieur augmente avec la croissance économique du pôle supérieur. Ce sont les effets d'entraînement de Hirschman et "spread" de Myrdal. Par contre, le pôle supérieur attire chez lui les épargnes engendrées dans le pôle inférieur ainsi que son personnel spécialisé. Ce sont les effets "backwash" de Myrdal et de polarisation de Hirschman.

Enfin, la transmission de la croissance à travers le système de villes procède aussi, en quelque sorte, du développement du cycle de vie du produit, selon que l'entreprise en est une de première phase (nouveauté), de seconde phase (de croissance) ou de troisième phase (de maturité). D'après F. Martin, les entreprises de la phase de croissance ont besoin, tout comme celles de la première phase, d'un milieu fortement urbanisé à cause de la gestion, du marketing et de certains emplois techniques. Par contre, le plus grand besoin des entreprises de la troisième phase est d'avoir accès à une abondante main-d'oeuvre à bon marché; ces entreprises peuvent plus facilement être décentralisées dans les villes moyennes ou petites. Il s'ensuit alors, qu'à mesure que le cycle de vie d'un produit vient à maturité, les entreprises qui le fabriquent auront tendance à s'établir dans un pôle d'ordre inférieur.

Nous sommes maintenant mieux en mesure de comprendre le processus de la croissance économique urbaine et la génération des disparités urbaines et régionales. Il faut imaginer un système de villes en concurrence avec un autre système de villes (par exemple, celui de Toronto et celui de Montréal). La croissance de chaque ville d'un système est limitée par la

croissance du système dans son ensemble, lequel est à la remorque du pôle de développement. Il n'y a pas vraiment de concurrence pour les diverses activités économiques entre les villes d'un système. Cette concurrence se fait plutôt sentir entre les pôles de même rang de deux systèmes en concurrence (ceci fut une des découvertes importantes du rapport H.M.R.).

La croissance d'un système par rapport à un autre, et, partant, d'un pôle de développement par rapport à un autre, dépend de certaines variables internes et externes. Tout d'abord, la croissance comparée dépend du dynamisme des agents économiques locaux, de leur capacité à innover, ou tout au moins, à copier rapidement l'innovation. Elle dépend aussi de l'épargne engendrée par l'économie locale et de sa dotation en facteurs de production. Enfin, elle repose sur une intégration complète du système, laquelle est assurée par le transport interurbain. En d'autres termes, la performance d'un système de villes dépend pour beaucoup de sa véritable "base" économique, le secteur tertiaire moteur de son pôle de développement:

- la créativité de ses centres de recherche et de ses universités;
- les agences de marketing;
- les institutions financières et les entreprises d'ingénierie;
- la flexibilité du réseau de transport;

bref, de toutes les activités qui permettent une reconversion rapide de l'appareil de production.

Les forces externes définissent, en quelque sorte, les règles du jeu économique qui déterminent les conditions de croissance. Ce sont la situation géographique par rapport aux grands marchés et aux grands courants commerciaux mondiaux et les politiques gouvernementales, surtout, à ce niveau, les politiques fédérales.

A l'intérieur du système de villes, la composition industrielle d'une ville détermine son rang dans la hiérarchie, bien souvent sa taille, et conditionne sa croissance basée sur les exportations. Comme l'exprime W.R. Thompson,(1) "tell me your industry mix and I will tell your fortune".

---

(1) W.R. THOMPSON: "The Economic Base of Urban Problems", pp. 1-48 dans N.W. Chamberlain (ed.): Contemporary Economic Issues, Irwin, 1969.

En effet, la croissance rapide des exportations durant une reprise économique ainsi qu'à moyen terme dépend de l'élasticité de la demande par rapport au revenu des produits des industries d'exportation. Les nouveaux produits, par exemple, ont une élasticité-revenu de la demande élevée. On a vu, plus haut, que leurs producteurs ont tendance à s'installer dans les grands centres urbains. La composition industrielle détermine, donc, à court et à moyen terme, le taux de croissance de l'économie d'un pôle.

En retour, cette croissance et, partant, la taille du pôle détermine la croissance du secteur tertiaire supérieur, c'est-à-dire, la croissance à long terme du pôle. Ainsi le rang et la composition industrielle du pôle conditionnent indirectement sa croissance à long terme.

La génération et la perpétuation des disparités urbaines et régionales sont alors entrevues d'une nouvelle manière. Les disparités entre systèmes de villes dépendent pour beaucoup des conditions de croissance à long terme, c'est-à-dire du dynamisme du secteur tertiaire moteur et des grandes politiques gouvernementales qui fixent les règles du jeu. Par ailleurs, si les pôles d'ordre différent ne sont pas vraiment en concurrence au sein d'un même système de villes, les pôles d'ordre supérieur, surtout le pôle de développement, bénéficient d'avantages importants de localisation qui contribuent fortement à perpétuer les inégalités à l'intérieur du système. On a vu, par exemple, que la composition industrielle détermine le rythme de croissance de l'économie locale. De plus, le secteur tertiaire moteur, qui exporte à l'ensemble de l'économie, est localisé dans le pôle de développement. Or, c'est ce secteur qui a la capacité d'engendrer, de créer littéralement les avantages comparés. Enfin, il est fort possible, comme le prétend Myrdal, que les effets de polarisation soient plus puissants que les effets d'entraînement. Il existe donc des forces puissantes dans une économie de marchés qui contribuent à la centralisation de l'activité économique et il est peu probable que les forces du marché seules puissent renverser cette tendance. Au mieux, pourrait-on dire qu'il y a centralisation du développement et diffusion de la croissance. Mais cette centralisation du développement assure, à long terme, la prépondérance du pôle de développement.

Il faut maintenant jeter plus d'éclairage sur le rôle de deux facteurs que nous avons soulignés précédemment: le transport interurbain et les politiques gouvernementales.

Le transport interurbain, tant des personnes que des marchandises, joue un rôle fondamental dans la croissance économique urbaine. L'amélioration du réseau de transport interurbain à l'intérieur d'un système de villes entraîne une baisse des coûts de transport, ce qui signifie une amélioration de l'efficacité économique de la région de villes. En retour, ceci permet une meilleure intégration des composantes du système de villes, favorise à la fois la diffusion de la croissance et le jeu des effets de polarisation et améliore la compétitivité de ce système par rapport aux autres régions de villes. Le réseau de transport interurbain conditionne en quelque sorte l'efficacité générale de fonctionnement du système de villes.

L'importance de son impact ressort à travers une foule d'exemples. Mentionnons trois cas:

1) L'Ontario a bénéficié, dès le siècle dernier et bien avant le Québec, d'un réseau de transport ferroviaire. En fait, la carte de l'Ontario est littéralement grillagée de voies ferrées. Or, cette construction de chemins de fer a précédé et entraîné le développement de plusieurs centres ontariens. Pendant ce temps, seule l'Estrie attirait des entreprises de textile, grâce à la voie ferrée qui reliait Montréal à New York. Cet écart des premières heures entre le Québec et l'Ontario y est pour beaucoup dans les disparités actuelles.

2) Il peut survenir que le manque d'intégration en matière de transport permette à une composante de la région polarisée de basculer dans l'orbite d'un autre système de villes. C'est le cas d'Ottawa-Hull. Ces villes, de par leur proximité, devraient être polarisées par Montréal. L'absence de moyens de transport rapide entre les deux villes a fait que Montréal a presque perdu la partie par rapport à Toronto.

3) Le Québec a aussi souffert, par rapport à l'Ontario, du retard pris dans la construction de la voie transcanadienne au cours des années 1950.

Le progrès technique en matière de transport ainsi que les politiques gouvernementales peuvent chambarder les relations existant entre systèmes

de villes. Ainsi, la construction de la Voie Maritime du Saint-Laurent, la mise-au-point des conteneurs et la construction de ports en eau profonde dans les provinces atlantiques ont considérablement nui au système urbain de Montréal. Par ailleurs, la construction de Mirabel pourrait avoir l'effet contraire.

Finalement, le transport interurbain a aussi des effets complexes à l'intérieur d'un système de villes.(1) Les effets de polarisation et d'entraînement se font sentir à travers les voies de communication. Le premier effet d'une amélioration du réseau de transport est d'abaisser la distance-temps entre certaines villes et, partant, de modifier la situation relative des villes du point de vue de l'accessibilité. D'où un chambardement dans tous les avantages de localisation des entreprises dans certaines villes par rapport aux autres.

Comme les modifications du réseau du transport se font ordinairement à partir du pôle de développement, il est plus facile de poursuivre l'analyse dans la veine de MM. Polèse et Thibodeau. Ici, c'est de la construction d'autoroutes dont il s'agit. Cette construction d'autoroutes, par une baisse du coût de transport, amène les entreprises et les consommateurs de Montréal à augmenter leur demande pour les produits des villes qui sont reliées à Montréal, (par exemple, les activités touristiques), tout en permettant aux entreprises de ces villes de venir concurrencer celles de la région montréalaise (par exemple, l'imprimerie). Par contre, l'inverse est aussi vrai et cette diminution des coûts de transport risque d'entraîner la fermeture d'une foule de petites entreprises jusque là protégées par la distance. L'exemple le plus frappant est celui des boulangeries. L'impact net peut se résumer par la conclusion de MM. Polèse et Thibodeau:

> "Nos résultats laissent voir que la structure économique et la localisation de départ d'une ville déterminent pour une large mesure quel sera l'impact économique d'une nouvelle autoroute

---

(1) Voir M. POLESE et J.-C. THIBODEAU: "Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbaines: une application à la région de Montréal", L'Actualité Economique, juillet-septembre 1975.

- M. POLIS et L. PELLETIER: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

(ou une amélioration du réseau existant) entre elle et une plus importante agglomération urbaine, Montréal en l'occurrence. Dans le cas de la région de Montréal, l'impact des autoroutes sur le secteur manufacturier semble légèrement positif. Elles ont surtout pour effet d'accélérer le rythme des transformations industrielles. Leur impact sur le rythme de croissance paraît positif à long terme mais négatif à court terme, surtout pour les villes qui connaissent des changements très brusques de distance-temps. En ce qui concerne les activités tertiaires, un accès plus facile à Montréal semble nuire au développement tertiaire, surtout si la ville se trouve à moins d'une heure de Montréal."(1)

Les interventions gouvernementales en matière urbaine touchent autant la vie économique que la forme prise par les villes et la qualité de vie en milieu urbain. Les municipalités sont, on le sait, de juridiction provinciale; ce qui n'empêche pas le gouvernement fédéral de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine. D'après F. Martin,(2) il existait au Canada en 1974 environ 105 programmes et activités qui avaient un impact direct sur le développement urbain, en plus des activités des chemins de fer, des ports nationaux et de l'aviation civile. Ces organismes influencent le genre de développement intra et inter-urbain. A partir d'une analyse des dimensions (utilisation du sol, logement, etc.) et du type d'activités (recherche, planification, etc.) des interventions fédérales, il a été possible d'établir une liste des ministères et organismes fédéraux importants. Les plus importants sont, dans l'ordre:

- La Société centrale d'hypothèques et de logement
- Le Ministère des transports
- La Commission canadienne des transports
- Le Ministère de l'expansion économique régionale
- Le Conseil des ports nationaux
- La Commission de la capitale nationale
- Le Ministère des travaux publics
- Le Ministère de la défense nationale
- Les Chemins de fer nationaux
- Le Ministère de la main-d'oeuvre et de l'immigration

Il existe aussi 23 ministères et organismes qui ont une influence moins grande. Par exemple, le Ministère de l'industrie et du commerce qui influence les modifications de la structure industrielle des provinces. La croissance urbaine est très liée à la croissance industrielle. M. F. Martin apporte plusieurs exemples et termine ainsi:

---

(1) M. POLESE et J.-C. THIBODEAU, op. cit., pp. 400-401.

(2) F. MARTIN, op. cit., pp. 11 à 15.

"On pourrait continuer la liste des illustrations presque indéfiniment. Il y a peu de dossiers majeurs québécois, urbains ou industriels, où une décision fédérale n'intervient pas de façon capitale. En détailler les effets directs et indirects est simplement une question de patience et de perspicacité pour trouver des données qui sont du côté fédéral volontairement absentes."(1)

Il est possible d'en dire autant, à un degré moindre, des interventions du gouvernement provincial. Tout d'abord, le gouvernement provincial joue un rôle prédominant par les ressources qu'il laisse et celles qu'il donne aux municipalités pour satisfaire certains besoins de leurs commettants. Ceci fera l'objet d'une prochaine section. Il joue aussi un rôle important par sa politique en matière de fusion municipale, d'aménagement, de zonage, d'habitation (contrôle des loyers). Il en est de même au plan économique, tant par les interventions du Ministère de l'industrie et du commerce que celui des richesses naturelles.

L'ensemble de ces interventions, tant fédérales que provinciales, dont il est bien difficile d'estimer l'effet net, influence la position relative d'un système de villes par rapport à un autre ainsi que la position relative d'un pôle par rapport aux autres au sein du même système de villes.

2.3 LE PORTRAIT DU RESEAU URBAIN QUEBECOIS

Des forces démographiques et économiques analysées dans les deux précédentes sections, il se dégage un réseau urbain que nous allons identifier à l'aide d'une étude de M. J. Chung.(2) A partir d'un modèle basé sur la notion de gravité, M. Chung a identifié les réseaux urbains pour l'ensemble du Canada. L'avantage majeur de son approche est qu'il ne s'est pas limité aux frontières des provinces. Pour le Québec, il a identifié trois réseaux urbains principaux: ceux de Montréal, Québec, Chicoutimi/Jonquière. Une partie du Québec se trouve dans le réseau d'Ottawa-Hull (voir tableaux2.4 à 2.7. Voir aussi la carte 2.1 qui situe chaque ville dans le Québec). Il est intéressant de constater la présence de Cornwall

---

(1) F. MARTIN, op. cit., p. 15.

(2) J. CHUNG, Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975.

et de Hawkesbury au sein du réseau urbain de Montréal qui s'étend jusqu'à Drummondville, Bécancour et même Coaticook. Par ailleurs, il faut mentionner la présence de Hull et de Maniwaki à l'intérieur du réseau urbain d'Ottawa-Hull. En conséquence, il faut considérer les villes qui ont été ignorées, par exemple, Gaspé, Rouyn, Val d'Or, comme des centres de services d'importance secondaire.

La croissance récente (1961-1971) des villes composant les réseaux urbains identifiés par M. J. Chung apparaît aux tableaux 2.8 à 2.11. Ici, l'avantage de l'approche de M. Chung est que les données ont été standardisées selon la superficie des villes en 1961. La croissance démographique des villes n'est donc pas due à une redéfinition du périmètre urbain par Statistique-Canada.

Quand on agrège la population des villes selon leur taille, le "pattern" qui en résulte est très simple. Tout d'abord, les régions métropolitaines de Québec et Montréal ont connu la croissance la plus forte: 26.8% et 23.8% respectivement. Ensuite, viennent les villes de 10 à 25,000 habitants. Mais ceci est dû surtout à la croissance fantastique de Sept-Iles (71.1%) et de Cowansville (45.1%). On ne peut en conclure à un attrait particulier des centres de cette taille. La forte attraction des agglomérations de Montréal et de Québec tient certes aux forces économiques que nous avons identifiées à la section précédente. Même si les grands centres connaissent une croissance plus rapide de la population, le réseau urbain québécois est très stable comme le note M. P. Villeneuve.(1) Un changement de rang dans la hiérarchie urbaine depuis 1941 est un fait rare. Ceci tient probablement à la stabilité dans la technologie du transport ainsi que des grands courants commerciaux.

En corrollaire de l'identification des réseaux urbains et de la croissance de leurs composantes, nous sommes en mesure de poser un jugement sur la nature du réseau urbain québécois. Les éléments structurants du réseau urbain québécois(2) sont:

---

(1) P.Y. VILLENEUVE, La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

(2) Voir F. MARTIN, op. cit., pp. 19 à 22.

1) La grande métropole de Montréal qui domine dans certains domaines du tertiaire et qui, avec les six villes de sa couronne (St-Jérôme, Joliette, Valleyfield, St-Jean, Granby, St-Hyacinthe) possède un potentiel comme pôle de développement. Sorel est plutôt intégrée économiquement au reste du monde.

2) Les villes à fonction gouvernementale: Hull et Québec. Cette dernière est un pôle de croissance.

3) Les villes manufacturières légères et à fonction régionale: Sherbrooke, Chicoutimi, Trois-Rivières, Drummondville. Elles sont trop petites pour avoir un effet autonome d'entraînement régional.

4) Les villes minières à fonction régionale: Thetford Mines, Rouyn-Noranda, Val d'Or, Sept-Iles. Leur avenir dépend de la demande mondiale pour les produits primaires et d'une transformation plus poussée des ressources minières.

5) Les petites villes à fonction purement régionales, comme Rimouski et Rivière-du-Loup.

En conséquence, la hiérarchie urbaine est diversifiée et, selon J. Chung,(1) elle serait relativement favorable.

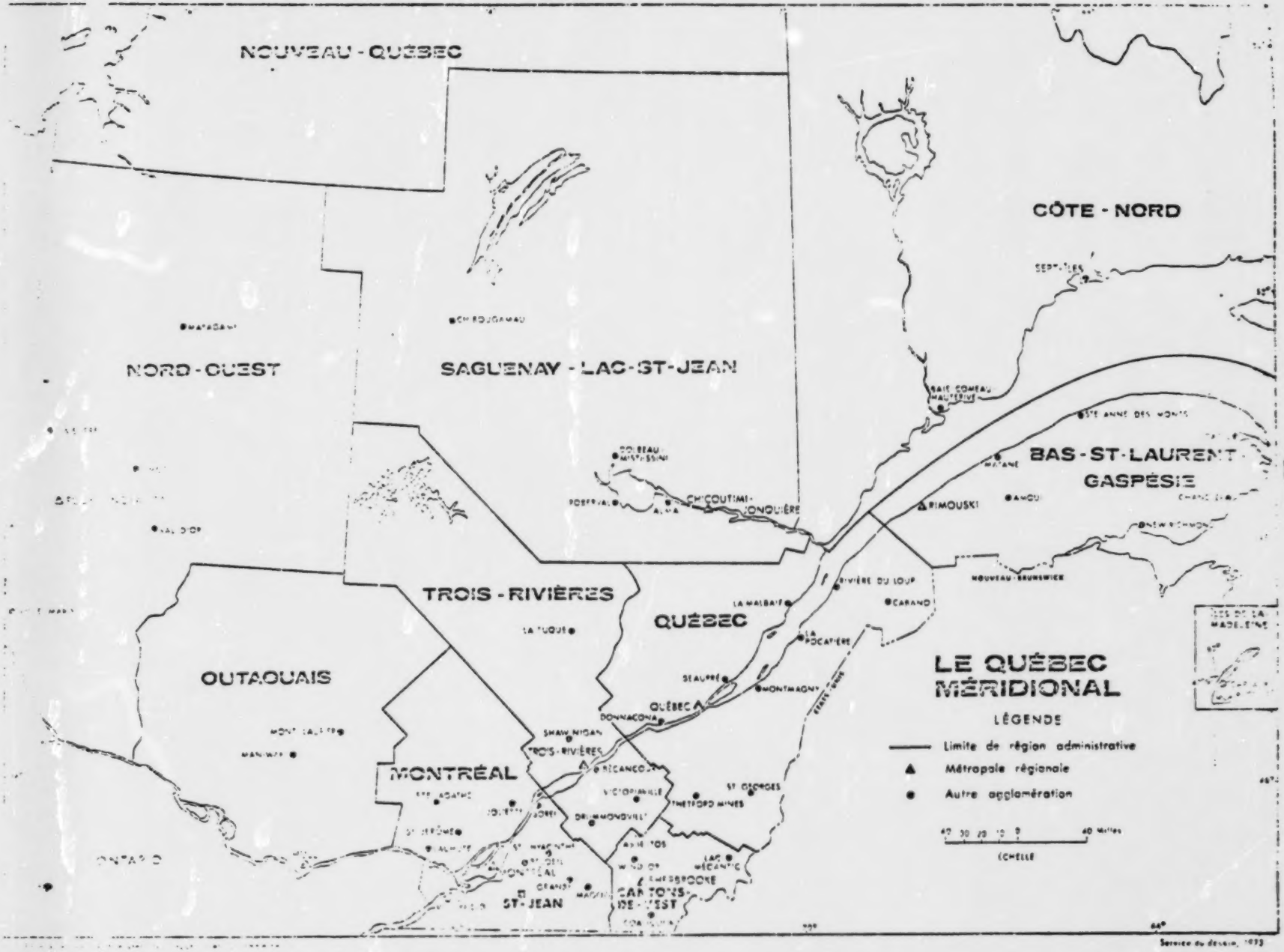
Evidemment, la structure urbaine du Québec est différente de l'Ontario. Comme l'exprime M. F. Martin, les villes de l'Ontario de même niveau hiérarchique étant plus grosses, elles offrent une plus grande variété de services que leurs homologues du Québec. Ceci est dû à la dissémination de la population, aux revenus plus faibles et à l'absence de complexes industriels non métropolitains au Québec.

Ce dernier point est fondamental. Le Québec ne pouvait avoir une hiérarchie urbaine semblable à celle de l'Ontario parce qu'il a connu une croissance industrielle de nature très différente. A titre d'exemple, dans les industries de la première transformation des métaux, des produits

---

(1) J. CHUNG, op. cit., p. 19.

Carte 2.1

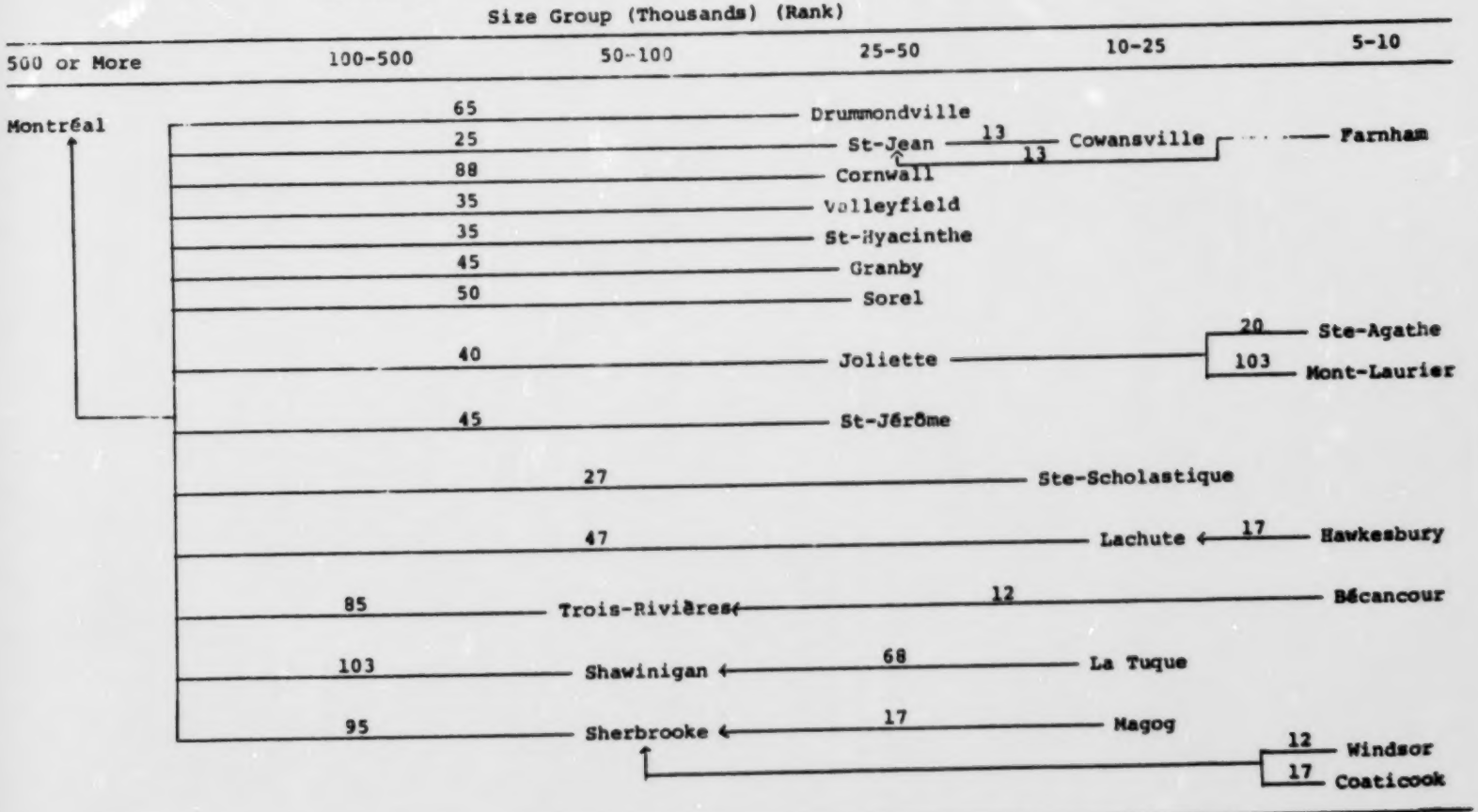


- 28 -

SOURCE : MINISTERE DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DU QUEBEC.

TABLEAU 2.4

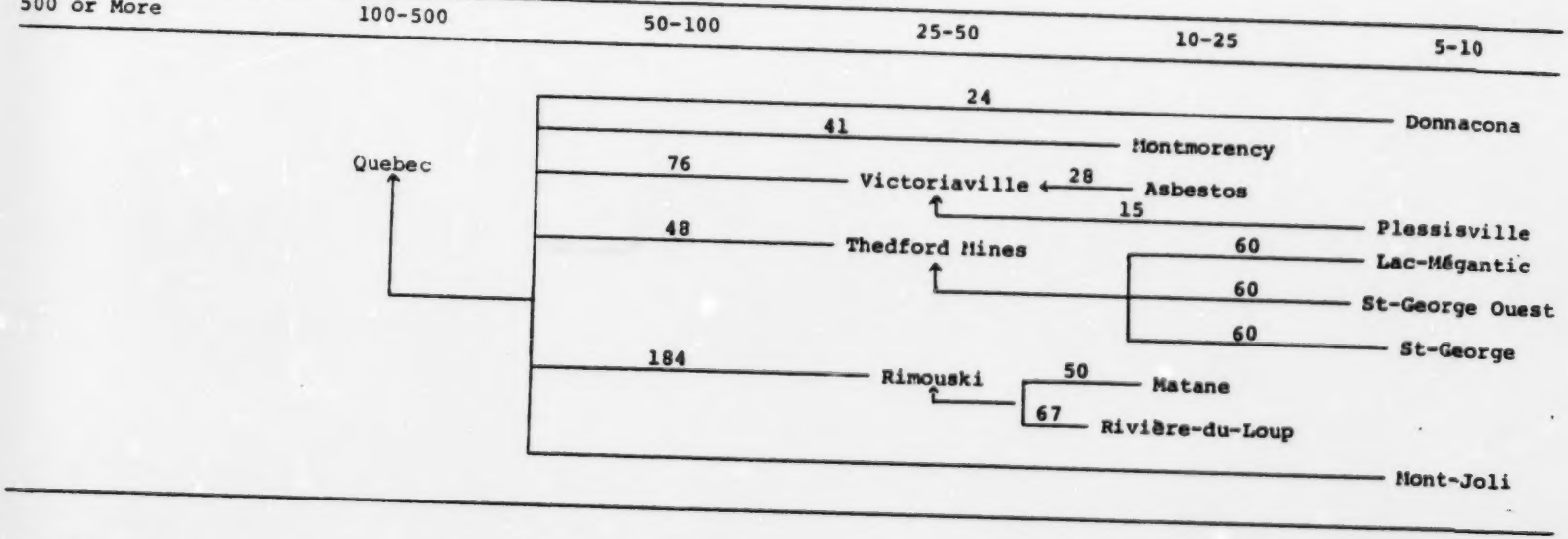
NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: MONTREAL SYSTEM



SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.5

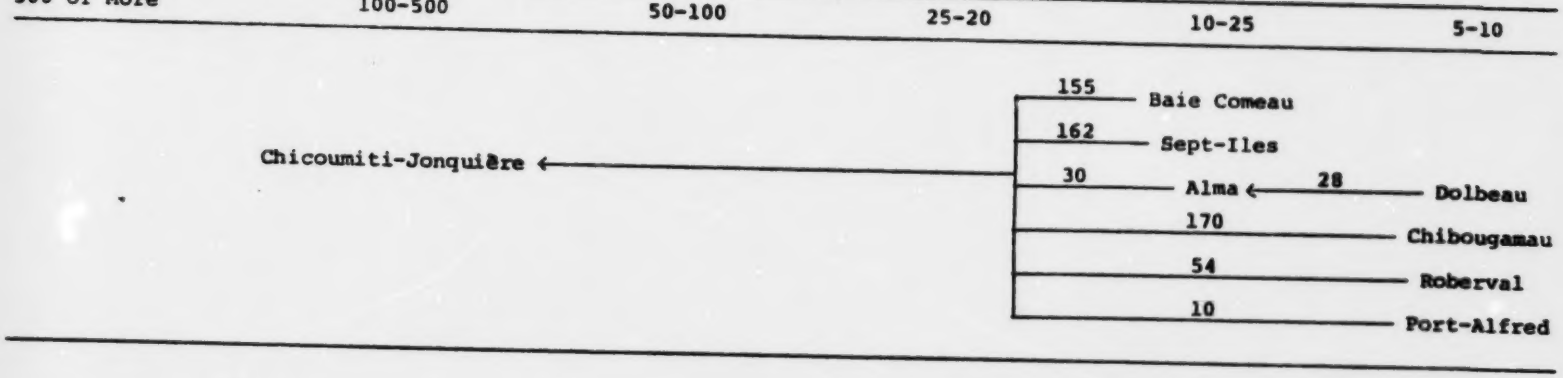
NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: QUEBEC SYSTEM



SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.6

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: CHICOUTIMI-JONQUIERE SYSTEM

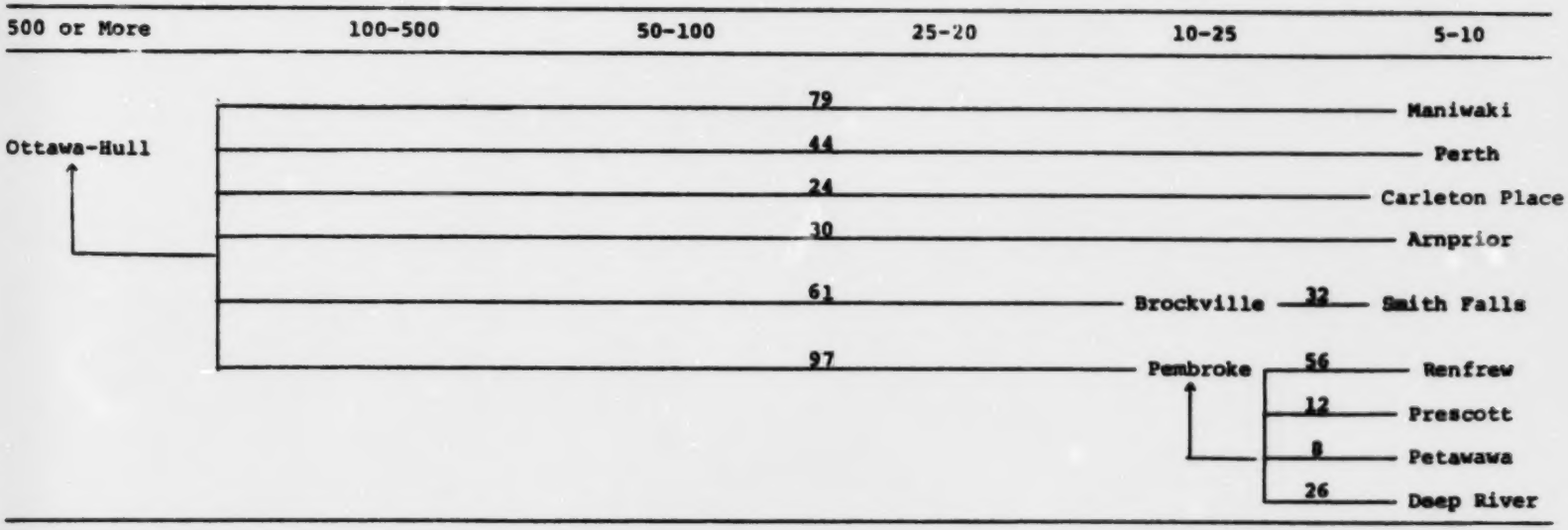


SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.7

NETWORK OF VERTICAL SPATIAL INTEGRATION: OTTAWA-HULL SYSTEM

Size Group (Thousands) (Rank)



SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B

TABLEAU 2.8

Montreal System (Quebec)

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961 (Thousands)	Population 1971 (Thousands)	Change (Per cent)	Ratio of Influence Zone
1. 500 or more	Montreal	2,215.9	2,743.2	23.8	1.289
2. 100-500	-	-	-	-	-
3. 50-100	Trois Rivières	89.1	97.9	9.9	3.184
	Shawinigan Falls	63.4	57.2	-9.8	2.309
	Sherbrooke	70.2	84.6	20.5	4.093
	Sub-total	222.7	239.7	7.6	-
4. 25-50	Cornwall	43.6	47.1	8.0	1.000
	Drummondville	42.5	46.5	9.4	1.484
	Saint Jean	39.3	47.0	19.5	1.702
	Valleyfield	34.7	37.4	7.8	1.251
	Saint Hyacinthe	32.9	39.7	20.7	1.000
	Granby	35.1	39.3	12.0	1.373
	Sorel	28.9	34.5	19.4	1.000
	Joliette	24.0	29.3	22.0	1.237
	Saint Jérôme	29.2	35.3	20.8	1.000
	Sub-total	310.2	356.1	14.8	-
5. 10-25	Cowansville	8.2	11.9	45.1	1.768
	Sainte Scholastique	13.6	14.8	8.8	1.000
	Lachute	11.7	11.8	0.0	1.744
	La Tuque	13.0	13.0	0.0	1.000
	Magog	13.1	13.2	0.0	1.000
	Sub-total	59.6	64.7	8.6	-
6. 5-10	Farnham	6.3	6.4	1.6	1.000
	Sainte Agathe	5.7	5.5	-3.6	1.000
	Mont-Laurier	7.1	8.2	15.4	1.000
	Hawkesbury	8.7	9.3	6.9	1.000
	Beaconcourt	8.2	8.2	0.0	1.000
	Windsor	6.6	6.0	-9.1	1.000
	Coaticook	7.0	6.6	-5.8	1.000
	Sub-total	49.6	50.2	1.2	-
	Grand Total	2,858.0	3,453.9	20.8	

SOURCE: J.CHUNG; Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU 2.9

Quebec System (Quebec)

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961 (Thousands)	Population 1971 (Thousands)	Change (Per cent)	Ratio of Influence Zone
1. 500 or more	-	-	-	-	-
2. 100-500	Quebec	378.9	480.5	26.8	1.373
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	Thetford Mines	25.8	26.1	1.2	1.256
	Victoriaville	21.7	26.5	22.1	1.823
	Rimouski	24.5	28.9	17.9	1.253
	Sub-total	72.0	81.5	13.2	-
5. 10-25	Montmagny	11.4	12.4	8.8	1.000
	Asbestos	11.1	9.7	-12.7	1.000
	Matane	11.1	11.8	5.4	1.000
	Rivière-du-Loup	10.8	12.7	17.6	1.000
	Sub-total	44.4	46.6	4.9	-
6. 5-10	Donnacona	5.8	5.9	1.7	1.000
	Lac Megantic	7.0	6.8	-2.9	1.000
	Saint Georges O.	4.8	6.0	25.0	1.000
	Saint Georges	5.5	7.5	36.3	1.000
	Plessisville	6.6	7.2	9.0	1.000
	Mont-Joli	6.2	6.7	8.0	1.000
	Sub-total	35.9	40.1	11.7	-
	Grand Total	531.2	648.7	22.1	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B.

TABLEAU [illegible]

Chicoutimi-Jonquière System (Quebec)

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961	Population 1971	Change	Ratio of Influence Zone
		(Thousands)		(Per cent)	
1. 500 or more	-	-	-	-	-
2. 100-500	Chicoutimi-Jonquière	127.8	133.7	4.6	1.674
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	-	-	-	-	-
5. 10-25	Baie Comeau	23.6	25.3	7.2	1.000
	Sept-Iles	14.2	24.3	71.1	1.000
	Alma	20.1	22.6	12.4	2.104
	Sub-total	57.9	72.2	24.7	-
6. 5-10	Dolbeau	6.0	7.6	26.7	1.000
	Chibougamau	5.1	9.7	90.0	1.000
	Roberval	7.7	8.3	7.8	1.000
	Port-Alfred	9.5	9.2	-3.2	1.000
	Sub-total	28.3	34.8	23.0	-
	Grand Total	214.0	240.7	12.4	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975, annexes A et B

TABLEAU

Ottawa-Hull System

Size Group (Thousands)	Urban Centre	Population 1961 (Thousands)	Population 1971 (Thousands)	Change (Per cent)	Ratio of Influence Zone
1. 500 or more	Ottawa-Hull	457.0	602.5	31.8	1.200
2. 100-500	-	-	-	-	-
3. 50-100	-	-	-	-	-
4. 25-50	-	-	-	-	-
5. 10-25	Brockville	17.8	19.8	11.2	1.303
	Pembroke	16.8	16.5	-1.2	1.970
	Sub-total	34.6	36.3	4.9	-
6. 5-10	Maniwaki	6.3	6.7	6.3	1.000
	Perth	5.4	5.5	1.8	1.000
	Carleton Place	4.8	5.0	4.2	1.000
	Arnprior	5.5	6.0	9.0	1.000
	Smith Falls	9.6	9.6	0.0	1.000
	Renfrew	8.9	9.2	3.4	1.000
	Prescott	5.4	5.2	-3.8	1.000
	Petawawa	5.6	5.8	3.6	1.000
	Deep River	5.3	5.7	7.5	1.000
	Sub-total	56.8	58.7	3.3	1.000
	Grand Total	548.4	697.5	27.2	-

SOURCE: J.CHUNG: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil écouomique du Canada, 1975, annexes A et B

métalliques, de la machinerie, de l'équipement de transport et des appareils électriques, l'emploi en 1970 comptait pour 60% de l'emploi manufacturier total à Hamilton, 41% à Kitchener, 42% à London et 74% à Windsor. Au Québec, par contre, ces secteurs comptaient pour 22% de l'emploi total à Granby, 24% à Valleyfield, 38% à St-Jean, 15% à St-Hyacinthe, 21% à St-Jérôme et 79% à Sorel. L'énorme différence tient à la présence de l'industrie automobile, des industries qui y sont reliées et de l'industrie des appareils électriques en Ontario. Si le Québec avait connu ce genre de croissance, axé sur ce type d'industries, le visage des villes de la couronne montréalaise en aurait été transformé.

2.4 LES BESOINS COLLECTIFS URBAINS ET LES FINANCES MUNICIPALES

La croissance démographique et économique urbaine engendre de nouveaux besoins collectifs. Ces besoins sont moins ressentis dans une économie à prédominance agricole où la population est dispersée sur le territoire. Ainsi, l'agriculteur tirait son eau d'un puits, disposait de ses ordures dans un trou derrière la grange et n'avait pas besoin d'un parc ou d'un jardin botanique.

Par contre, ces besoins deviennent collectifs à partir du moment où les hommes vivent dans une agglomération urbaine. Si les dépenses per capita des municipalités peuvent être considérées comme un indicateur des coûts urbains, il semble que ces coûts augmentent avec la taille des villes, passant de $170 pour les municipalités de 5 à 15,000 habitants à $220 dans la classe de 15 à 25,000 et à $356 à Montréal pour 1974-75.(1) Il n'est pas certain que cette augmentation reflète une plus grande qualité de services.

Ces besoins ont évidemment trait à ce que l'on nomme généralement la "qualité de vie": élimination des déchets solides, traitement des eaux usées, aménagement urbain, restauration de logements, rénovation de quartiers, transport en commun, loisirs, sports, culture, etc.

---

(1) Voir G. BELANGER: Le financement municipal au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976.

Les municipalités ont pour fonction traditionnelle de répondre à ces besoins. Il est coutumier d'entendre les édiles municipaux se plaindre de pression ou de déficit fiscal exagéré dans ce domaine. D'après le rapport Castonguay, elles auraient en partie raison dans la mesure où l'élasticité des taxes municipales (surtout l'impôt foncier) par rapport au PNB est inférieure à l'unité.(1) Comme on peut s'attendre à ce que les charges financières des municipalités augmentent au moins de pair avec le PNB, surtout qu'il y a très peu de gains de productivité dans ces activités à très forte intensité de travail, il s'ensuit que les recettes augmentent moins vite. Dans le passé, les gouvernements supérieurs (surtout le provincial) ont comblé une partie de l'écart entre les recettes et les dépenses municipales. Mais l'écart va grandissant entre les dépenses et les recettes provenant de sources de financement autonome. Ainsi, les subventions sont passées de 25% des revenus en 1971-72 à 37% en 1975-76.

Trois éléments sont importants du point de vue de la prospective:

1) Il existe, en matière de besoins collectifs urbains, une large demande insatisfaite.

2) Il s'agit là d'un domaine où tout coûte cher, notamment à cause de l'absence d'accroissement de productivité. Ceci signifie que, dans un contexte où l'on considère les ressources fiscales dans leur ensemble, il faudra diminuer les services ailleurs pour satisfaire certains besoins urbains. A moins que les citoyens ne désirent plus de biens collectifs au détriment des biens privés. Par contre, il faut se rappeler que la taxation est souvent plus perçue comme un prélèvement (injustifié) sur le revenu que comme un moyen de financement des services collectifs.

3) La méthode actuelle de financement des services collectifs urbains, notamment par les subventions provinciales, donne l'impression que les services sont gratuits, ce qui n'est pas le cas. Ceci risque d'entraîner une mauvaise allocation des ressources.

---

(1) Voir G. BELANGER: Le financement municipal au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, Québec, 1976.

CHAPITRE 3

LE ROLE DE MONTREAL

3.1 MONTREAL: POLE DE DEVELOPPEMENT EN AMERIQUE DU NORD[1]

Montréal a été identifié au chapitre précédent comme un pôle de développement. Mais il s'agit d'un pôle de développement faible qui cède le pas de plus en plus à Toronto. Le diagnostic a été bien établi par M. J. Chung et d'autres chercheurs dans divers ouvrages.

Rappelons simplement les grands traits de ce recul. Ainsi, de 1961 à 1970, l'emploi dans la région métropolitaine de Montréal a augmenté de 21.4% comparativement à 35.1% dans la région métropolitaine de Toronto. Répartie par secteur, l'image est la suivante: fabrication (12% à Montréal et 24.4% à Toronto); construction (0.6% et 56.9%); transport, commerce et utilités publiques (21.7% et 26.7%); commerce (32.2% et 35%); finance, assurance et immeubles (39.7% et 48.7%); services (65% et 73.8%). Ces chiffres parlent d'eux-même, d'autant plus que, d'après M. J. Chung, la stagnation de l'économie de Montréal s'est aggravée au cours des dernières années. Il semble que cette situation remonte à la période de l'avant-seconde guerre mondiale, d'après les statistiques concernant la valeur des permis de construction. Cette variable constitue un indicateur assez fiable du dynamisme d'une région dans une économie de marchés.

Les éléments structurants qui expliquent le recul de Montréal par rapport à Toronto sont au nombre de trois, dont deux sont fondamentalement inexorables:

1) le déplacement du centre de gravité de l'économie nord-américaine vers l'ouest, auquel s'ajoute la force de Toronto dans la région des Grands Lacs.

2) le comportement des firmes américaines au Canada;

3) les politiques du gouvernement fédéral.

---

[1] A ce sujet, voir l'ouvrage suivant:

J. CHUNG: Montréal: pôle de développement, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

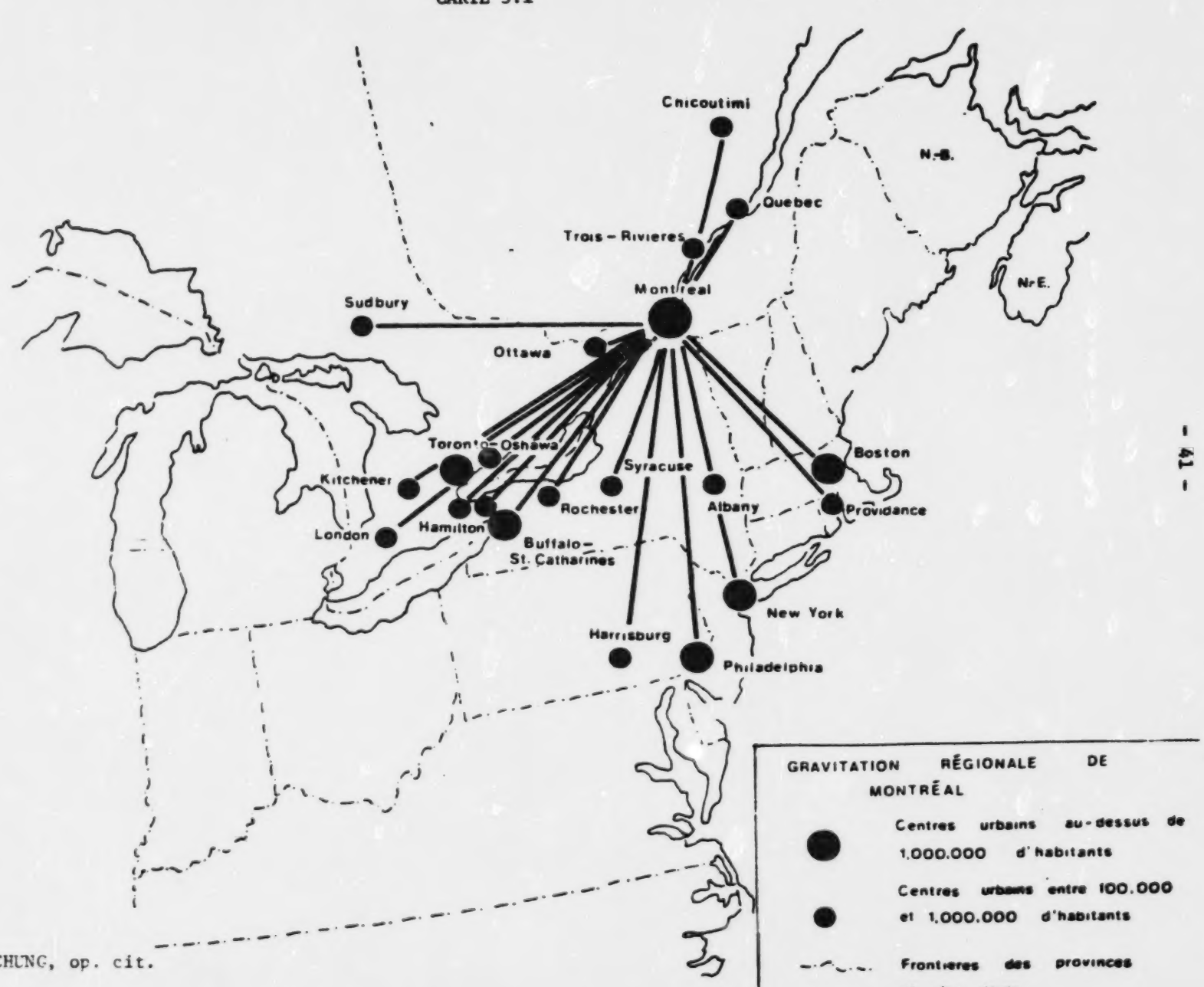
Le déplacement vers l'ouest du centre de gravité de l'économie nord-américaine a débuté au cours de la seconde moitié du 19e siècle (déplacement vers la région des Grands Lacs) et s'est poursuivi avec l'essor de la région de la Côte du Pacifique, encouragée par la croissance très rapide des économies orientales, notamment le Japon. Ce déplacement faisait du Québec, des provinces Atlantiques et de la région de la Nouvelle-Angleterre, des régions situées en dehors des grands courants commerciaux. Ceci se réflète d'ailleurs dans le taux de croissance démographique plus faible des villes américaines situées au sud de Montréal.

L'importance d'être bien situé géographiquement par rapport aux grands courants commerciaux est parfois minimisée. C'est une erreur, car la situation géographique influence fortement les coûts de transport, tandis que les forces de gravité se font sentir sur les économies régionales. A titre d'exemple, rappelons que le Québec dominait le Canada, à l'époque où ce dernier entretenait de fortes relations économiques avec l'Angleterre. Encore aujourd'hui, en 1974, près de 20% des exportations internationales du Québec vont aux pays de la C.E.E. contre seulement 9% en Ontario. Par ailleurs, 63% des exportations internationales du Québec sont orientées vers les Etats-Unis, comparativement à 81% en Ontario.

Le marché à la disposition de Toronto est beaucoup plus important que le marché à la disposition de Montréal. Il est possible de mesurer le marché sur la base de la population des agglomérations de 100,000 habitants et plus situées dans un rayon de 500 milles de distance routière. Sur la base de cette mesure (voir cartes 3.1 et 3.2), le marché de Toronto comprend 28 agglomérations, dont 19 villes américaines, 18 villes ontariennes et une ville non-ontarienne. Par ailleurs, le marché de Montréal englobe 20 agglomérations, dont 9 villes américaines, 8 villes canadiennes non-québécoises et 3 villes québécoises. Le marché de Toronto compte aussi 12 villes de plus d'un million d'habitants contre 5 pour Montréal. En tout, le marché de Toronto s'élève à 50 millions de personnes, comparativement à 28.3 millions pour celui de Montréal, d'où une différence de 77% en faveur de Toronto.

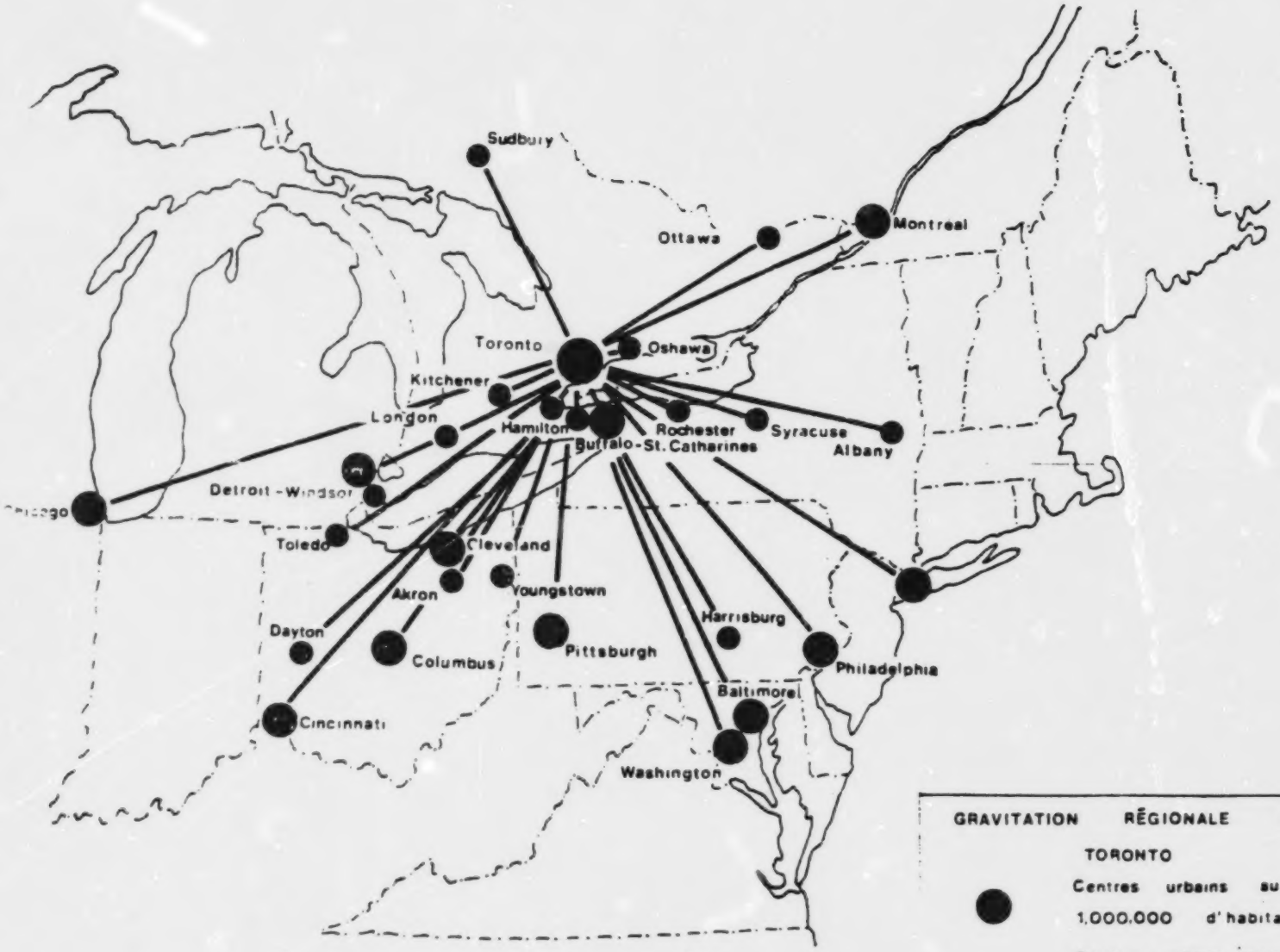
Il faut dire aussi que l'impact de la taille du marché de Toronto n'a pas encore été complètement ressenti. Rappelons qu'il existe maintenant un

CARTE 3.1



SOURCE: J. CHUNG, op. cit.

CARTE 3.2



GRAVITATION RÉGIONALE DE TORONTO

- Centres urbains au-dessus de 1,000,000 d'habitants
- Centres urbains entre 100,000 et 1,000,000 d'habitants
- Frontières des provinces et des états

SOURCE: J. GONG, op. cit.,

écart de population de 2 millions de personnes entre l'Ontario et le Québec, comparativement à environ 300,000 personnes en 1941. Il s'agit là d'une différence appréciable, d'autant plus que ces personnes ont un revenu per capita supérieur à celui des Québécois. Le processus d'ajustement des économies de Montréal et de Toronto en regard de la taille respective de leurs marchés se fait sentir actuellement à deux niveaux:

1) par des pressions des transporteurs internationaux pour faire augmenter le nombre de départs des envolées internationales à partir de Toronto. Au plan des passagers aériens, Mirabel risque d'être un éléphant blanc.

2) par le déplacement, officiel ou officieux, des sièges sociaux d'entreprises nationales et multinationales de Montréal à Toronto. Il est naturel pour un siège social de se situer près de son principal marché.

Il faut s'attendre à ce que ces mouvements se continuent dans l'avenir.

Le second facteur qui explique la croissance plus rapide de Toronto par rapport à Montréal est le comportement des firmes américaines. Après chaque guerre mondiale, le Canada a reçu un influx de capitaux américains qui ont pris la forme d'investissements directs ou de "take-over". Non seulement ces entreprises se sont installées au centre du marché canadien, mais, toutes proportions gardées, elles se sont plus orientées vers l'Ontario. Comme un bon nombre de ces filiales canadiennes ont leur bureau-chef dans les villes américaines situées au sud de l'Ontario, il est possible de croire que les dirigeants américains voulaient réduire au minimum les coûts de communication entre le bureau-chef et la filiale.

Les politiques fédérales constituent le dernier facteur historique du recul de Montréal devant Toronto. Comme l'importance de ce facteur est souvent minimisée, il est utile de citer M. F. Martin à cet égard:

> "C'est l'amélioration du tertiaire moteur à Montréal qui devrait être le centre de nos préoccupations. Or on n'attire pas le tertiaire moteur par des subsides, mais surtout à l'aide de privilèges dispensés surtout par le gouvernement fédéral. Ce sont les décisions du gouvernement fédéral (et aussi parfois du gouvernement provincial), dans les domaines des transports, des communications et de la finance, des tarifs e.g. la formation de marchés communs, qui ont le plus de potentiel pour le développement régional..."
>
> ..."Dans un pays fédéral, c'est une aberration de poursuivre aveuglément la règle de l'efficacité. Car cette règle, dans un pays

développé, mène à la concentration de l'activité économique et par conséquent aux disparités régionales. Dans un pays fédéral, si le gouvernement central ne privilégie pas, au début d'une opération, certains pôles régionaux, il contribue à l'importance des disparités régionales, et l'accélère, car la structure économique canadienne a franchi le seuil où maintenant les forces du marché alimentent de façon cumulative un seul centre de développement canadien: le "Toronto Centred-Region"."(1)

En résumé, le déplacement du marché a, dès le siècle dernier, favorisé l'Ontario. Cet avantage a été augmenté par le comportement des firmes américaines au Canada et amplifié par les politiques du gouvernement fédéral.

Il n'est donc pas surprenant, dans ce contexte, de constater que la majeure partie de l'industrie canadienne de l'automobile, des industries qui y sont reliées et de l'industrie des appareils électriques est concentrée en Ontario. Et comme ces industries suffisent amplement aux besoins de l'économie canadienne, il n'en reste presque pas pour le Québec. Il n'est donc pas surprenant de diagnostiquer, à la manière de M. J. Chung, une structure industrielle déficiente au Québec. Cette structure industrielle est la résultante des facteurs identifiés plus haut. Il en est de même d'ailleurs de la hiérarchie urbaine du Québec qu'on peut aussi considérer comme déficiente.

En retour, ces structures urbaines et industrielles déficientes nuisent au développement de Montréal et du Québec. Il y a là un effet de rétroaction important que M. J. Chung a identifié. Les faiblesses du système urbain de Montréal tiennent à deux éléments:

1) absence totale d'agglomération de taille de 100,000 à 500,000 habitants, seuil critique de l'apparition d'innovation (la ville de Québec est définie par M. Chung comme ne faisant pas partie du système urbain de Montréal.)

2) la zone d'influence(2) des villes de taille de 25,000 à 50,000 est très inférieure à celles des villes comparables du système ontarien.

---

(1) F. MARTIN: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport sur l'urbanisation, 1976.

(2) Pour une ville donnée, il s'agit de la somme de la population des villes de rang inférieur, situées dans une distance donnée, divisée par la population de cette ville.

D'autre part, la faiblesse de la structure industrielle spatiale du Québec tient à une plus grande concentration de certaines industries à Montréal. En effet, si l'on considère le groupe des industries basées sur les métaux (industries métallurgiques, machinerie, équipement de transport, produits électriques), ces industries sont fortement centralisées à Montréal et dans les proches banlieues. Par contre, dans le système urbain de Toronto, elles sont dispersées le long du lac Ontario, de Kingston à Windsor. Il s'ensuit que la diffusion des idées, des innovations et la complémentarité industrielle est plus facile dans la région de Toronto que dans celle de Montréal.

En définitive, comme l'explique M. Chung, Montréal, en tant que pôle de développement, est plus faible et plus précaire que Toronto, au plan de la hiérarchie des villes comme sur celui de la structure industrielle spatiale.

Une dernière question se pose: quel est l'impact de Montréal sur le reste du Québec? Bon nombre d'observateurs, au cours des années passées, se sont demandés si Montréal ne serait pas en train d'avaler le reste du Québec. En fait, il est assez difficile de répondre à cette question et les quelques paragraphes qui suivent permettent seulement d'établir un certain nombre de nuances.

1) Il est vrai que la population de la région métropolitaine de Montréal augmente en importance relativement à l'ensemble du Québec.

2) Comme nous le verrons plus loin, l'augmentation de la concentration de l'activité économique dans la région administrative de Montréal fut très faible au cours de la période 1960-1973.

3) Nous croyons que les régions périphériques (Nord-Ouest, Saguenay/Lac Saint-Jean, Côte-Nord/Nouveau-Québec, Bas-St-Laurent/Gaspésie) sont très peu intégrées à l'économie de Montréal, autant par la localisation des sièges sociaux dont les décisions influencent fortement l'évolution économique de ces régions que par l'orientation de leurs exportations. Il s'ensuit que l'émigration de ces régions tient à la faible création d'emplois d'économies régionales basées sur les ressources naturelles.

4) Si le schéma théorique élaboré au chapitre précédent est valable, alors la concurrence pour les entreprises se fait sentir beaucoup

plus entre les villes de même niveau hiérarchique de deux systèmes urbains différents qu'entre les villes d'un même système urbain. C'est ce que révèle le rapport Higgins-Martin-Raynauld. Par contre, il est aussi probablement vrai que les forces de polarisation sont plus fortes que les effets d'entraînement, d'où l'existence d'un processus cumulatif à la Myrdal en faveur du pôle de développement, surtout en ce qui a trait aux activités engendrées par la présence du tertiaire moteur supérieur. Au sein d'un même système urbain, on peut croire néanmoins qu'il en résulte un certain équilibre.

5) Il semble avoir existé une légère déconcentration de l'emploi manufacturier autour de l'Ile de Montréal. Durant la période de 1961 à 1971, tandis que l'emploi manufacturier de l'Ile de Montréal augmentait de 2.2%, celui de l'Ile Jésus augmentait de 196%; de 83% dans le comté de Chambly; de 103% dans celui de Laprairie; de 60% dans celui du Richelieu; et de 53% dans le comté de Terrebonne.

6) Une analyse de MM. Polèse et Thibodeau[1] révèle toutefois que l'impact de Montréal sur les 7 villes satellites est moins favorable au plan des activités tertiaires. Pour les villes périphériques, l'effet est encore moins favorable, les activités manufacturières traditionnelles ayant tendance à se rapprocher du centre du marché.

3.2 L'HABITAT URBAIN DE MONTREAL ET SON ETALEMENT

La croissance économique et démographique urbaine impose, dans une économie de propriété privée, un recyclage permanent de l'affectation des sols à diverses utilisations. Elle impose une transformation constante du centre-ville et un étalement en périphérie. Un peu à la manière d'un volcan, la ville croît par une mutation au centre et un débordement en périphérie. Et l'on nage ici en plein conflit entre la fonction économique et la fonction sociale de la ville. C'est à ce niveau que le processus de croissance urbaine se fait sentir sur la qualité de la vie des habitants.

L'espace urbain nord-américain comprend 5 zones:[2]

1) la première zone comprend le centre-ville et ses environs immédiats, correspondant à la ville centrale à l'origine du mouvement d'expansion.

---

[1] M. POLESE et J.-C. THIBODEAU: Les effets d'entraînement de Montréal sur les autres régions du Québec, INRS-Urbanisation, 1976.

[2] Voir R. JOUANDET-BERNADAT: Implications spatiales d'une société de conservation, GAMMA, 1975.

2) La seconde est celle des banlieues, développées depuis la fin du second conflit mondial. L'habitat y est de faible densité, mais continu.

3) La troisième zone est la frange (ou friche) urbaine, zone de transition entre le milieu urbain et le milieu rural. L'habitat y est discontinu et l'occupation du sol est assez désordonnée. En effet, on peut y voir des habitations côtoyant des carrières ou des dépotoirs. Alors que dans la seconde zone, le processus de suburbanisation est terminé, il est en plein progrès dans la frange urbaine. C'est dans cette zone que la ville connaît son expansion la plus rapide et que les terres agricoles sont recyclées à des fins urbaines.

4) La quatrième zone est celle du trajet quotidien, au-delà de laquelle il est trop coûteux pour une personne de travailler au centre-ville.

5) La cinquième zone est celle du trajet de loisir hebdomadaire. Elle correspond à ce vaste territoire qui peut être considéré comme le terrain de jeux des urbains, territoire accessible surtout en fin de semaine: pentes de ski, chalets, fermettes. C'est dans la quatrième et cinquième zone que la rurbanisation se fait sentir, avec deux phénomènes concommittants: la spéculation des sols et la destructuration de l'agriculture.

Nous allons analyser les éléments qui structurent les transformations dans chacune de ces zones, à l'exception de celle des banlieues, puisqu'il s'agit de la zone la plus stable à long terme.

Il est bien connu que les entreprises manufacturières se localisent en fonction des voies de communication. A l'époque de la prédominance du chemin de fer, les entreprises manufacturières étaient, pour la plupart, installées près ou dans le centre-ville.(1) La hausse du prix des terrains et l'avènement du camion les a incitées à déménager en périphérie. Dans le centre-ville sont demeurées surtout les entreprises d'activités tertiaires (bureaux professionnels, universités, courtiers, etc.) qui ont intérêt, de par leur forte interdépendance, à être situées au même endroit. Le coût élevé des terrains n'agit pas négativement comme pour les entreprises manufacturières car, étant donné que les entreprises du tertiaire ont seulement besoin d'espace de bureaux, le coût élevé des terrains est rentabilisé par la construction d'édifices en hauteur.

---

(1) Voir le rapport du groupe de travail sur l'urbanisation.

Mais la tertiarisation rapide de l'économie a amené l'expansion du centre-ville. A Montréal, cette expansion a commencé par l'élargissement du boulevard Dorchester vers la fin des années '50 et s'est poursuivie par la construction de la Place Ville-Marie, la construction du métro, de l'autoroute Bonaventure, l'Université Concordia, la Place Alexis-Nihon, la Place Dupuis et la Place Radio-Canada. Les parcs de stationnement, à cet égard, ne répondent pas seulement à la demande des automobilistes mais constituent souvent des terrains en attente de recyclage. Le pouvoir d'expropriation de la Ville de Montréal a eu une influence déterminante sur l'expansion du centre-ville.

La zone qui jouxte le centre-ville est habituellement constituée d'habitations vieilles, défraichies, à loyers modiques, souvent des taudis. Les propriétaires de ces habitations n'ont aucun intérêt à les rénover: ils attendent simplement de réaliser un gain de capital important sur la seule valeur du terrain. Même si les locataires de ces habitations en étaient les propriétaires, ceci ne saurait suffire pour arrêter l'expansion du centre-ville, étant donné l'attrait d'un gain de capital important. Tout au plus, ceci rendrait-il le processus plus supportable pour ces personnes. Car il s'agit évidemment des classes les plus pauvres de notre société. Le processus est brutal comme en témoignent la création du bidonville de Ville Jacques-Cartier à la suite de la première expansion du centre-ville ainsi que l'agonie du quartier chinois de Montréal suite aux démolitions requises par la Place Guy-Favreau. Ce dernier point illustre bien l'impact d'une intervention fédérale, à l'encontre de l'avis du Service d'Urbanisme de Montréal.

L'expansion du centre-ville se fait aux dépens des classes défavorisées et au profit du secteur tertiaire et des classes aisées. Car ce sont elles qui reviennent vivre au centre-ville dans les luxueux édifices à logements. On assiste aussi au reflux des intellectuels et des gens de la haute classe moyenne, ces derniers achetant et rénovant les maisons défraichies de la zone de transition entre la ville et le centre des affaires. Les pauvres subissent donc les pressions des entreprises et des classes aisées.

L'expansion du centre des affaires amène donc des démolitions, la rupture de la vie traditionnelle des quartiers (notamment par les autoroutes)

la construction d'édifices en hauteur, et la détérioration des quartiers qui constituent la nouvelle zone de transition et qui sont envahis par les habitants de la zone démolie.

L'expansion du centre-ville s'accompagne aussi du grignotement des espaces verts de la ville centrale et des villes de banlieue. La superficie des parcs et des golfs est diminuée pour faire place au métro, aux autoroutes, à Terre des Hommes, aux installations olympiques, et à des développements domiciliaires. Ces derniers servent surtout à renflouer les caisses du trésor municipal des villes de banlieue. L'Ile de Montréal a perdu 127 acres d'espaces verts par année au cours des dix dernières années.

Suite aux démolitions et à la perte de logements au centre-ville ainsi qu'à la croissance démographique, il faut bien que les gens se logent. Ce besoin est aggravé par une croissance plus rapide encore de la formation des ménages causée par l'augmentation du revenu per capita et par la modification de la famille traditionnelle. Le lieu privilégié de l'expansion urbaine est la friche urbaine (notre troisième zone). Tout comme le centre des affaires, cette zone est en perpétuel déplacement. Elle s'avance, de façon très discontinue dans l'espace, le plus souvent le long des axes routiers, au rythme de la croissance démographique et de la formation de ménages.

L'impact du développement à "saute-moutons" (l'expression est du Rapport Castonguay) est assez complexe. Tout d'abord, la faible densité des villes de banlieue et des nouveaux développements dans la friche urbaine entraîne des augmentations de coûts des services locaux et, partant, une hausse des taxes foncières. Par ailleurs, comme le seul moyen de transport disponible dans ces régions à faible densité est l'automobile, dont on se sert pour aller au travail, il se produit une diminution marquée de l'utilisation du transport en commun. Enfin, l'étalement de la ville s'accompagne d'une diminution de la superficie des terres agricoles.[1] Ce dernier point mérite d'être analysé en profondeur, même si les informations que nous possédons sont fragmentaires.

---

[1] Voir L. GRATTON: L'étalement urbain de la région métropolitaine de Montréal, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

De 1964 à 1975, la superficie urbanisée de la région métropolitaine de Montréal (approximativement) est passée de 115,292 acres à 170,604 acres, soit une proportion de 23% de l'ensemble du territoire (733,488 acres). Pendant que la population de cette région augmentait d'environ 24%, la superficie urbanisée augmentait de près de 50%. En 1971, dans cette même région 240,000 acres étaient immobilisées par l'urbanisation, 56% étant affecté aux espaces urbains et 44% dévoué à la friche urbaine. Ici, par friche urbaine, il faut entendre ces terres qui ne servent plus à l'agriculture mais qui ne sont pas encore construites. De la superficie affectée aux espaces urbains, la moitié était occupée par les résidences et le reste servait à diverses fins comme les industries, les commerces, les espaces verts, etc.

L'urbain consomme deux types d'espace: celui de sa résidence principale en ville et celui de sa résidence secondaire (ou l'espace consacrée à d'autres activités de loisirs) en campagne. Les demandes de l'urbain sur l'espace environnant viennent donc en conflit de deux façons avec la demande d'espace à des fins agricoles. Il semble que la consommation de l'espace par l'urbain augmente avec la taille de la ville, probablement à cause des insatisfactions engendrées par la vie urbaine. D'après le recensement de 1971, 68,320 personnes de la région métropolitaine de Montréal possèdent une résidence secondaire.

Il s'ensuit de ce double processus de croissance une spéculation sur les terres agricoles. Ici, le terme "spéculation" revêt deux significations. Dans la zone de la friche urbaine, les terres agricoles sont achetées par les "développeurs" qui attendent de les affecter au développement immobilier. Ici, une fois la terre achetée, elle est détournée de sa vocation initiale et conservée en vue d'un profit futur. Plus loin, dans la zone du trajet de loisir hebdomadaire, la terre est achetée par des particuliers ou des entreprises et sert aux loisirs des citadins. Ici aussi, le sol est détourné, la plupart du temps, de sa vocation agricole.

D'après une étude du Ministère de l'agriculture, la superficie des terres en spéculation probable (terres abandonnées ou sans travaux culturaux) dans la partie ouest des basses terres du St-Laurent et de l'Outaouais s'élevait,

en 1975, à environ 536,228 acres (dont 349,481 défrichées) que se partageaient 18,159 propriétaires (dont 12,682 pour les terres de 5 acres et plus). Il est important de noter que la partie ouest des basses terres du St-Laurent et de l'Outaouais, partie qui commence à la hauteur de Nicolet, constitue le garde-manger du Québec. Ce sont les terres les plus propices à l'agriculture, tant par la qualité des sols que par l'ensoleillement. A titre de référence en ce qui a trait aux superficies, mentionnons que la Région Sud de Montréal comprend 1,200,000 acres de sol.

Si la superficie des terres en spéculation probable est impressionnante, sa progression l'est encore plus. Dans la même région de la partie ouest, l'acquisition des terres est passée d'une moyenne annuelle de 13,024 acres de 1961 à 1965, à 18,598 de 1966 à 1970 et à 37,781 de 1971 à 1974. Il s'agit d'une progression presque phénoménale causée par les deux facteurs énoncés plus haut.

L'impact de cette spéculation est double: tout d'abord, une diminution de la superficie des sols agricoles et une augmentation du prix des sols agricoles. Ce dernier effet entraîne, à son tour, la destructuration de l'agriculture. D'après l'INRS-Urbanisation, l'expansion de la banlieue dans la Région Sud de Montréal entraînera, de 1966 à 1986, la perte de 33,208 acres de sol agricole, soit près de 17% des sols agricoles disponibles en 1966. Par ailleurs, alors que le prix d'une terre agricole s'élève à environ $500 l'acre, il peut grimper à $12,000 quand la terre est demandée à des fins de développement urbain. Dans les campagnes, les achats des riches citadins servent aussi à faire augmenter ce prix. Il s'ensuit qu'il n'est pas rentable pour un agriculteur d'agrandir ses terres par l'achat des terres voisines ni même pour le fils d'acheter la terre de son père. D'après l'INRS-Urbanisation, la destructuration de l'agriculture touchait 30% des terres de la Région Sud en 1966; ce taux devrait s'élever à 50% en 1986.

Des phénomènes aussi disparates que l'expansion du centre-ville, l'étalement urbain et la destructuration de l'agriculture ont en commun deux éléments: l'accent mis sur l'automobile privée dans les transports urbains et la propriété privée du sol.

L'expansion urbaine a été permise par la démocratisation de l'accès à l'automobile individuelle. Elle a été encouragée par les pouvoirs publics, autant par la construction de voies rapides que par les programmes de la SCHL favorisant l'achat de maisons unifamiliales. Il est difficile de savoir si le montréalais aurait choisi de vivre en appartement si on lui avait offert le choix. Toutefois, on peut penser que la classe moyenne a préféré dépenser une ressource qui lui coûtait peu, en terme monétaire, soit le temps du déplacement de la maison au travail, pour obtenir un espace vital plus grand. On a affaire alors à un singulier cercle vicieux où l'étalement urbain entraîne l'augmentation de l'utilisation de l'automobile, qui amène une diminution de l'utilisation du transport en commun, qui entraîne une séparation encore plus poussée des fonctions urbaines, ce qui oblige en retour la construction de nouvelles routes, ce qui nourrit l'étalement urbain.

Par ailleurs, une bonne partie des problèmes liés à l'expansion urbaine provient de la propriété privée d'une ressource en quantité fixe, le sol. Cette adhésion forcenée au droit de propriété privée rend difficile même les programmes de zonage. Le propriétaire d'un terrain en bordure du centre-ville veut pouvoir le vendre pour réaliser un gain de capital, même s'il s'agit d'un petit propriétaire. Il en est de même pour les communautés religieuses et pour les propriétaires d'édifices historiques. D'autre part, la vente d'une terre agricole à un développeur représente probablement pour l'agriculteur l'assurance d'une pension de vieillesse. On aura beau lui expliquer que ce n'est pas son travail qui a fait augmenter le prix du terrain, il n'empêche que la terre lui appartient et que la société lui a permis de vivre moins bien que la plupart des travailleurs. Dans un tel contexte, les interventions gouvernementales peuvent peut-être empêcher la grande spéculation dans la friche urbaine, mais probablement pas empêcher le processus de la croissance urbaine, de l'étalement urbain et de la destructuration de l'agriculture.

3.3 L'HOMME URBAIN QUEBECOIS

Dans l'étude de l'homme urbain québécois, un fait fondamental s'impose dès le départ: comme le mentionne M. P.-Y. Villeneuve, il aura suffi de

3 générations seulement pour transformer les structures écologiques, démographiques et économiques du Québec. Cet homme urbain, de souche très récente, a vécu beaucoup de changements.

Avouons-le, la ville projette une image négative qui se retrouve même dans la production artistique québécoise. En effet, le Québec compte peu de chantres du milieu urbain. Le chansonnier Jean-Pierre Ferland et le groupe Beau Dommage font exception. Plus nombreux sont ceux, comme les dramaturges, qui font ressortir la difficulté de vivre en milieu urbain. Ils ne sont pas les seuls. Les média d'information ne cessent de nous inonder des résultats d'études confidentielles, de rapports secrets, de prises de position de groupes de pressions qui identifient une foule de problèmes urbains. Ils sont rejoints en cela par bon nombre d'intellectuels. Et les problèmes identifiés sont toujours inévitablement les mêmes:[1] aliénation des citoyens, manque d'emplois, pauvreté, pollution par le bruit, pollution de l'air et de l'eau, insuffisance du réseau de transport en commun, encombrement, congestion routière, criminalité, manque de logements, mauvaise qualité du logement, vieillissement du centre-ville, taudis, arrêts fréquents des services publics, etc.

Mais la vie urbaine, c'est aussi une vie intéressante, excitante, des revenus plus élevés, la création sous toutes ses formes: scientifique, artistique, littéraire, théâtrale; des services personnels et différenciés, etc.

D'une analyse empirique de M. P.-Y. Villeneuve,[2] on peut tirer les résultats suivants:

1) La taille et la croissance urbaine ont un effet négatif sur la qualité de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit et les déchets solides, l'encombrement et la disponibilité d'espaces verts.

2) En ce qui concerne le Québec, il est difficile de dégager un lien entre la taille et la croissance urbaine et la qualité de la vie, définie

---

(1) Par exemple, voir le document: Croissance démographique et problèmes urbains, Conseil des Sciences du Canada, Ottawa, 1975.

(2) P.-Y. VILLENEUVE: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, 1975.

négativement à partir d'indicateurs de pathologie sociale comme les maladies mortelles, les maladies mentales, les crimes et le suicide. Ceci tient en bonne partie à l'absence de fiabilité des données mais aussi à la forte homogénéité culturelle du Québec, qui contribue, soit à atténuer les effets négatifs de la croissance urbaine, soit à niveler les écarts entre Montréal et le reste de la province. Par contre, le taux de suicide semble suggérer une dégradation de la qualité de la vie.

Il faut admettre aussi que la vie urbaine permet un ensemble de comportements qu'il est difficile d'interpréter avec exactitude. Ainsi, l'anonymat dans lequel chacun est plongé favorise l'émergence d'une foule de regroupements sur la base de certaines affinités. Est-ce le reflet d'une plus grande tolérance démocratique?(1) Une autre manifestation de névrose de notre société? ou encore une autre façon pour le "système" de récupérer les dissidents?

Un autre aspect de la vie urbaine mérite aussi d'être signalé: c'est la très grande interdépendance des citoyens, beaucoup plus importante que dans une société agricole. La qualité de la vie de chacun dépend du comportement des autres: le comportement du voisin de palier, comme celui de l'autre automobiliste et celui du policier, pompier, conducteur d'autobus (quand ils ne se présentent pas au travail). Il découle de cette interdépendance poussée une diminution du contrôle que chacun peut exercer sur son environnement. Il n'est pas impossible que cette réalité soit à la base de cette "démission" du citoyen face aux "choses de la cité", pour reprendre l'expression antique.

La question fondamentale qui se pose en regard de tous ces supposés problèmes est la suivante: quelle part des problèmes peut-on attribuer à la vie urbaine comme telle par rapport à la vie de campagne, quelle part peut-on attribuer à la taille de la ville, et enfin quelle part attribuer au système

---

(1) N'oublions pas que le village québécois des années 1950, d'avant la chute de l'Eglise, était loin d'être un modèle de tolérance démocratique. Au contraire, il s'agissait plutôt d'une société monolithique, vivant sous le joug de la vérité, et où le dissident était exclu du groupe. Pour la jeunesse de cette époque, la ville était synonyme de liberté.

économique dans lequel nous vivons? Pour Marie Lavigne et Serge Carlos,[1] la définition environnementale des problèmes urbains fausse l'analyse parce que ces problèmes relèvent du fonctionnement général de la société, c'est-à-dire qu'ils sont causés par une économie axée sur la maximisation du profit et la production de consommation individuelle.

Par contre, il semble que la ville actuelle soit peu propice à l'intégration sociale (et à la socialisation politique) des citadins à tous les gouvernements locaux. Les auteurs citent, à propos, M. G. Divay:

> "La fonction d'intégration sociale locale diffère par son objet de la simple 'intégration politique', même si cette dernière constitue un des moyens de réalisation de la première... l'intégration politique peut être non normative ou normative (c'est-à-dire) basée sur le calcul ou le partage des valeurs, l'intégration sociale est essentiellement normative". Et ils continuent ainsi: "La faible implication des citoyens dans les affaires de la ville tiendrait ainsi pour beaucoup au fait que les frontières municipales sont rarement co-extensives aux limites territoriales des systèmes sociaux locaux, condition pourtant essentielle pour que les municipalités assument, par delà leur rôle de dispensatrice de services, leur fonction spécifique d'intégration sociale."(2)

Un aspect intéressant et important de l'analyse des auteurs est qu'elle révèle que la structuration urbaine selon les forces déterminantes du marché du logement conduisant à la constitution d'espaces ségrégés n'implique pas qu'aucune vie sociale locale ne puisse émerger et se développer. Mais cette vie sociale varie en intensité selon les quartiers et selon la situation objective de chaque partie de la population. Ainsi, on est surpris d'apprendre à partir de résultats de sondages, que les relations avec la parenté conservent une extrême importance pour tous les groupes sociaux. Si les relations de travail tiennent peu de place dans la vie sociale des Montréalais, les relations de voisinage par contre sont importantes.

La perception du quartier est toutefois très hétérogène. La population des quartiers comme Ahuntsic, Cartierville, Longue-Pointe, Saint-Michel (nord), c'est-à-dire les quartiers de classes sociales supérieures et/ou excentriques,

---

(1) Voir M. LAVIGNE et S. CARLOS: La difficile gestation de l'homo urbanus québécois, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1976.

(2) M. LAVIGNE et S. CARLOS, op. cit., p. 7.

tend à identifier le quartier en termes d'environnement physique. Dans les quartiers du bas-de-la-ville et de la ville centrale, c'est plutôt l'histoire personnelle et l'attachement qui sont soulignés. Dans les quartiers d'immigration (Mile-End, Saint-Edouard, Villeray), la principale référence est mise sur l'aspect espace d'activités. Pour les résidents de Côte-des-Neiges, Saint-Louis et Centre-ville, le quartier est défini par rapport à la référence sociale.

Les résultats des sondages sont aussi surprenants quant à la notion que les citadins se font de la ville. Le cinquième des Montréalais se déclarent fiers et attachés à leur ville, tandis que le tiers relie les avantages de la ville à la taille, au cosmopolitisme et à l'animation (près du quart des citoyens considèrent en outre que ces trois caractéristiques ne constituent pas d'inconvénients majeurs).

Mais les Montréalais des divers quartiers n'ont pas une perception identique de la ville. Les auteurs terminent ainsi leur analyse:

> " Ce qui frappe à l'examen de ces données, c'est que l'image générale que les Montréalais ont de la ville apparaît largement tributaire de l'expérience différentielle qu'ils en ont à travers leur quartier de résidence.
>
> " Concevoir la ville comme lieu d'animation et d'effervescence, comme niveau de gestion, comme marché du travail ou comme simple espace d'enracinement, c'est manifestement signifier qu'on ne 'consomme' pas la même ville.
>
> " Les résultats obtenus à partir de la construction d'un indice d'attachement au voisinage, au quartier et à la ville sont significatifs à cet égard. C'est dans des quartiers comme Cartierville, Côte-des-Neiges et Rosemont que l'on marque le plus fort attachement à la fois à ces trois niveaux d'organisation de la vie urbaine; dans Centre-Ville et Saint-Louis, Mile-End et Pointe-Saint-Charles où la grande hétérogénéité culturelle interne au quartier peut constituer un lieu d'expérience quotidienne de la richesse et de la diversité urbaine, on marque un faible attachement au voisinage et au quartier pour reporter une forte identification sur la ville elle-même. Dans Ahuntsic et Longue-Pointe, Hochelaga et Maisonneuve, on assiste au phénomène inverse, attachement relatif plus faible à la ville et forte identification au milieu local. C'est finalement au sein des quartiers les plus défavorisés tels Centre-Sud et Frontenac, Plateau Mont-Royal et Saint-Henri que non seulement on observe la plus faible identification à la ville, pourtant 'objet de fierté', mais également le plus faible attachement au quartier."(1)

---

(1) M. LAVIGNE et S. CARLOS, op. cit., p. 20.

On voit donc à quel point l'introspection est dangereuse dans ce domaine et à quel point il est difficile d'interpréter les diverses manifestations de la vie sociale urbaine. Les résultats empiriques sont trop fragmentaires pour se prononcer avec quelque degré de certitude. La seule chose certaine, c'est que dans l'avenir de la société québécoise, les Montréalais ont un gros mot à dire.

CHAPITRE 4

LE DEVELOPPEMENT REGIONAL DU QUEBEC

L'étude du développement régional du Québec révèle à la fois l'existence de disparités régionales importantes aux plans de la participation à la population active, du chômage et du revenu ainsi que la forte concentration de l'activité économique dans la région de Montéal.

Ces disparités sont en partie causées par les structures économiques très caractéristiques de chaque région. Au fil des années, chaque région en est venue à se spécialiser dans des activités particulières et, à court et moyen terme, le bien-être des habitants de chacune des régions est étroitement lié à la bonne fortune de quelques industries.

4.1 LES DISPARITES REGIONALES

- Les taux d'activité et de chômage

Les disparités régionales dans les taux d'activité et de chômage sont présentées au tableau 4.1. Les régions ressources[1] ont des taux d'activité plus faibles et des taux de chômage plus élevés que dans les autres régions. Si les habitants de ces régions affichaient un comportement semblable à celui des habitants de la région de Montréal, ces régions connaîtraient un taux de chômage encore plus élevé.

D'après ce qu'on en sait, les écarts interrégionaux dans les taux d'activité et les taux de chômage sont assez stables, même s'ils varient durant le cycle économique. En effet, les périodes de ralentissement économique se font sentir, toutes proportions gardées, plus intensément dans

---

(1) Par régions ressources (ou périphériques), nous entendons le Bas St-Laurent/Gaspésie, le Saguenay/Lac Saint-Jean, le Nord-Ouest et la Côte-Nord et le Nouveau-Québec. Par régions polarisées par Montréal, nous entendons l'Outaouais, Québec, Trois-Rivières et les Cantons de l'Est.

TABLEAU 4.1

PRINCIPAUX INDICATEURS REGIONAUX - 1971

Régions administratives	Taux d'activité	Taux de chômage	Revenu personnel per capita ($)	Revenu personnel per capita en % de Montréal	Croissance du revenu personnel per capita 1961-1971 %	Indice du P.I.B. par secteur 1973 (1961 = 100)			
						Primaire	Secondaire	Tertiaire	Total
Bas St-Laurent/Gaspésie	45.7	16.0	1842	57	141	239	422	316	320
Saguenay/Lac St-Jean	45.9	15.4	2214	68	116	348	188	289	246
Québec	50.9	8.7	2778	85	139	208	265	341	306
Trois-Rivières	50.1	12.2	2458	76	125	198	217	310	253
Cantons de l'Est	51.7	9.3	2614	80	139	172	233	346	270
Montréal	55.0	9.4	3252	100	81	212	234	302	274
Outaouais	53.5	9.3	2634	81	121	216	263	370	323
Nord-Ouest	49.4	12.8	2355	72	143	304	361	277	302
Côte-Nord, Nouveau Québec	52.6	11.0	2831	87	111	123	260	494	276
Le Québec	52.9	10.1	2927	90	101	215	237	312	278

Note: Les taux d'activité et de chômage proviennent du Recensement du Canada et peuvent différer de ceux obtenus par l'Enquête sur la population active.

Sources: O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Québec, 1976.

M.E.E.R.: Comptes économiques régionaux du Québec, 1961-1973, Préliminaire, 1976.

la région de Montréal, de sorte que les écarts interrégionaux diminuent, même si, alors, les taux de chômage atteignent des niveaux records dans les régions périphériques. Le même phénomène se vérifie entre le Québec et l'Ontario.

- Les écarts dans le revenu personnel per capita

L'indicateur le plus couramment utilisé pour mesurer le niveau et l'évolution des disparités interrégionales est certes le revenu personnel per capita (voir tableau 4.1). Si les écarts par rapport à la région de Montréal apparaissent importants (les disparités réelles de revenu sont probablement moins grandes) le rythme de réduction de ces écarts est très impressionnant. Si cette diminution des écarts se poursuivait au même rythme, il suffiraît de 10 à 30 ans, selon les régions, pour éliminer totalement les disparités interrégionales de revenu per capita. Ceci ne s'est jamais vu ailleurs dans le monde, surtout dans une économie de marché.

Cette réduction rapide des écarts dans le revenu personnel per capita est surtout attribuable au ralentissement de l'économie de la région de Montréal auquel viennent s'ajouter les effets de l'émigration nette de la plupart des régions.

C'est dire qu'une réduction si rapide des écarts de revenu per capita ne saurait persister car elle ne relève pas des mécanismes fondamentaux d'ajustement à l'intérieur d'une économie. Si l'économie montréalaise connaissait une nouvelle vigueur économique, la réduction des écarts ralentirait. De plus, même si l'émigration nette de certaines régions joue arithmétiquement en faveur d'une réduction des écarts, elle n'en constitue pas moins une ponction sur le stock de capital humain de ces régions. A long terme, il peut survenir une réduction de la capacité de production des régions à forte émigration nette et, partant, une réduction des taux de croissance de ces régions. Enfin, l'émigration signifie aussi une diminution de dépenses dans la région. Une étude de Courchesne pour les provinces atlantiques a montré que l'émigration de 5 chômeurs créait 2 chômeurs supplémentaires dans la région, car ces 5 chômeurs et leurs familles amènent avec eux le pouvoir d'achat qu'ils exerçaient sur la production locale.

- La croissance économique

Il est important de voir dans quelles régions et dans quels secteurs de l'activité économique, la croissance a été plus rapide (voir les indices du tableau 4.1). Pour l'ensemble du produit intérieur brut, on constate que les régions de l'Outaouais (323), du Bas Saint-Laurent/Gaspésie (320), de Québec (306), du Nord-Ouest (302) et de la Côte-Nord (276) ont connu une croissance supérieure à celle de Montréal (274). Les trois régions fortement dépendantes du secteur manufacturier (Cantons de l'Est, Trois-Rivières, Saguenay/Lac Saint-Jean) traînent de l'arrière.

Pour le secteur primaire, les régions qui ont affichées une performance supérieure à celle de Montréal (212) sont le Saguenay/Lac Saint-Jean (348), le Nord-Ouest (304), le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (239) et l'Outaouais (216). Pour le secteur secondaire, plusieurs régions encore dament le pion à Montréal (234): le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (422), le Nord-Ouest (361), Québec (265), l'Outaouais (263) et la côte-Nord (261). Il en est de même pour le secteur tertiaire où Montréal présente un indice de croissance de 302 comparativement à la Côte-Nord (494), l'Outaouais (371), les Cantons de l'Est (346), Québec (342), le Bas Saint-Laurent/Gaspésie (316) et Trois-Rivières (310).

La performance de l'Outaouais est surtout due à la croissance du secteur tertiaire, notamment les services (495). La croissance du Bas Saint-Laurent/ Gaspésie a reposé sur le secteur secondaire (422), à peu près également sur le secteur manufacturier et la construction, deux secteurs d'égale importance dans cette région sous-industrialisée. Pour la région de Québec, le secteur prédominant est le tertiaire et surtout les services (442) et l'administration publique (399). Dans le Nord-Ouest, la croissance a originé du secteur primaire, surtout de la forêt (505), et du secteur secondaire, en particulier l'industrie manufacturière (372).

D'autres données des "Comptes économiques régionaux du Québec" (publiés par le MEER) indiquent que c'est à compter de 1966 que la croissance de Montréal commence à ralentir par rapport aux autres régions. Cette situation s'est fait sentir au niveau des industries traditionnelles, de sorte que les

trois autres régions les plus industrialisées (Saguenay/ Lac Saint-Jean, Cantons de l'Est, Trois-Rivières) affichent une performance inférieure à celle de Montréal. Et parallèlement, les régions périphériques dont l'activité repose sur les richesses naturelles et les services ont connu une croissance supérieure à Montréal.

En définitive, c'est beaucoup moins la vigueur économique des régions périphériques que le ralentissement de la croissance de Montréal qu'il faut voir dans ces chiffres. Il faut voir aussi le lien très net qui existe entre la performance des régions et la structure industrielle de chacune des régions. Finalement, ces données illustrent aussi à quel point la plupart des régions québécoises sont peu intégrées à la région montréalaise, puisque leur croissance n'est pas affectée par celle de Montréal.

- La concentration de l'activité économique dans l'espace

La concentration marquée de l'activité économique dans la région de Montréal constitue la seconde caractéristique majeure de l'économie régionale québécoise, la première étant l'existence des disparités dont nous venons de parler. Cette concentration est identifiée aux tableaux 4.2 et 4.3.

L'extraction des ressources naturelles (tableau 4.2) est le lot des régions ressources et aussi des régions polarisées par Montréal. L'abattage du bois se fait de plus en plus dans le Québec des ressources, mais l'extraction minière reste à peu près stable, à cause de l'amiante dans les Cantons de l'Est et Québec.

Le secteur secondaire, surtout l'industrie manufacturière, est fortement concentré dans la région de Montréal. Les données du MEER indiquent que la part relative de Montréal dans le secteur secondaire est passée de 66.8% (1961) à 68.5% (1966) pour redescendre à 65.8% (1973). Là encore l'évolution particulière de Montréal doit être prise en considération.

L'activité tertiaire se trouve concentrée à Montréal dans la même proportion que le secteur secondaire. Il faut toutefois souligner une légère tendance à la baisse, surtout occasionnée par l'essor de la fonction publique fédérale à Hull et provinciale à Québec.

TABLEAU 4.2

REPARTITION DU P.I.B. AU COUT DES FACTEURS (1961 - 1973)

(En pourcentage)

ACTIVITES ECONOMIQUES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1961	1973	1961	1973	1961	1973	100
PRIMAIRE	39.2	42.6	41.0	37.9	19.8	19.5	100
Agriculture	14.0	8.8	49.0	48.1	37.0	43.1	100
Forêt	49.9	62.8	42.5	33.1	7.6	4.1	100
Pêche et piégeage, mines, carrières et puits de pétrole	60.3	62.3	31.8	31.4	7.9	6.3	100
SECONDAIRE	9.2	9.5	24.1	24.6	66.8	65.8	100
Industries manufacturières	8.0	8.1	23.2	22.1	68.8	69.8	100
Construction	14.7	15.2	28.0	34.9	57.3	49.9	100
TERTIAIRE	8.1	8.4	23.1	25.1	68.8	66.5	100
Transports, communication et autres services publics	9.9	10.9	20.7	19.8	69.4	69.4	100
Commerce	7.8	6.8	22.9	29.6	69.3	70.6	100
Finance, assurance	4.7	4.4	17.2	18.9	78.1	76.6	100
Services	9.3	9.9	25.7	28.9	65.0	61.2	100
Administration publique et défense	8.1	8.5	36.7	41.7	55.5	49.9	100
TOUTES LES ACTIVITES ECONOMIQUES	10.4	10.4	24.6	25.6	65.0	64.0	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement.

Source: Compilation effectuée à partir de: Comptes économiques régionaux du Québec, MEER , 1976.

TABLEAU 4.3

REPARTITION DE L'EMPLOI MANUFACTURIER (1964 - 1971)

(En pourcentage)

ACTIVITES MANUFACTURIERES	REGIONS RESSOURCES		REGIONS POLARISEES PAR MONTREAL		MONTREAL		TOTAL*
	1964	1971	1964	1971	1964	1961	
Aliments, boissons et tabac	6	7	23	22	71	71	100
Cuir, textiles, bonneterie, habillement	0.3	1	26	24	73	75	100
Bois, meubles et articles d'ameublement, papier et activités annexes	18	18	45	43	37	38	100
Première transformation des métaux, produit de métal sauf équipement de transport, machines sauf électriques équipement de transport, produits électriques, produits minéraux non-métalliques.	8	9	15	16	77	75	100
Caoutchouc et matières plastiques, produits de pétrole et charbon, industries chimiques.	0.1	0.2	17	16	83	84	100
Imprimerie et activités annexes, industries manufacturières diverses.	1	1	15	18	84	81	100
TOUTES LES ACTIVITES MANUFACTURIERES	6	7	24	24	70	70	100

*Le total peut différer de 100 à cause de l'arrondissement

Source: Compilation à partir du document de l'OPDQ: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

Au total, même si l'activité économique est concentrée à 64% dans la région de Montréal, les chiffres n'indiquent pas une augmentation de cette concentration. Au contraire, on constate une diminution de 1 point de pourcentage au profit des régions polarisées par Montréal. Mais sur une si longue période, cette variation n'est pas significative.

Les chiffres de l'emploi manufacturier (tableau 4.3) vont dans le même sens. Ils indiquent une stabilité relative de l'emploi à Montréal et dans les autres régions au cours de la période.

4.2 LES DISPARITES STRUCTURELLES INTERREGIONALES

Il nous faut maintenant mettre en lumière les disparités structurelles interrégionales qui sont en bonne partie la cause des disparités de revenu identifiées précédemment. L'accent sera mis sur les caractéristiques de chaque région ainsi que sur leur évolution de façon à dégager la personnalité propre et la dynamique interne de chacune des régions.

Les régions ressources (tableau 4.4) conservent toutes un secteur primaire plus important que les autres régions même si cette importance a drastiquement diminué pour la Côte-Nord et légèrement dans le Bas St-Laurent/Gaspésie.(1) Le Nord-Ouest demeure la seule région dont le primaire est nettement important et stable: il s'agit évidemment des mines. Ces dernières jouent aussi un rôle dans le Bas St-Laurent/Gaspésie (cuivre), et dans les Cantons de l'Est (amiante). Enfin, le Saguenay/Lac Saint-Jean est la seule région à voir son primaire augmenter en importance, à cause de la forêt et des mines. En effet, cette région est la première du Québec pour la croissance du secteur primaire durant la période 1961-1973.

Au niveau du secteur secondaire, trois régions seulement présentent un secteur manufacturier d'importance: Trois-Rivières, les Cantons de l'Est, et le Saguenay/Lac Saint-Jean. Il convient toutefois de considérer cette dernière comme une véritable région ressource, puisque l'importance de son secteur secondaire (relié à l'aluminium) est essentiellement due à une ressource d'importance: l'électricité. Dans toutes les autres régions,

---

(1) Voir le rapport du sous-système urbain et régional pour des données plus détaillées.

TABLEAU 4.4

STRUCTURES DES ECONOMIES REGIONALES

Régions administratives	Distribution du PIB* par secteur, 1973 (en %)			Principales industries manufacturières en pourcentage de l'emploi manufacturier, 1971
	Primaire	Secondaire**	Tertiaire	
Bas St-Laurent/Gaspésie	16	25	59	Aliments et boissons (29), Bois (22), Pâtes et papier (18)
Saguenay/Lac Saint-Jean	14	37	49	Première transformation des métaux (49), Pâtes et papier (24), Bois (11)
Québec	7	25	68	Aliments et boissons (17), Pâtes et papier (11), Bois (9)
Trois-Rivières	7	43	50	Pâtes et papier (20), Textiles (16), Habillement (13)
Cantons de l'Est	10	36	53	Textiles (20), Habillement (14), Pâtes et papier (11)
Montréal	1	33	66	Habillement (16), Aliments et boissons (12), Produits de métal (9)
Outaouais	6	25	69	Pâtes et papier (55), Bois (14), Aliments et boissons (7)
Nord-Ouest	36	22	42	Bois (49), Pâtes et papier (18), Première transformation des métaux (15)
Côte-Nord, Nouveau-Québec	18	27	55	Pâtes et papier (44), Première transformation des métaux (39)
LE QUEBEC	5	32	63	

*Produit intérieur brut
**Comprend l'industrie manufacturière et la construction

Sources: O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales, Québec, 1976.
M.E.E.R.: Comptes économiques régionaux du Québec, 1976.

le secteur manufacturier est manifestement sous-développé; surtout dans l'Outaouais et Québec où il diminue en importance. Le contraire survient dans le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Nord-Ouest, où la part relative de l'industrie manufacturière augmente.

Pour ces deux mêmes régions, l'inverse se vérifie aussi en ce qui a trait au secteur tertiaire: il diminue en importance. Il augmente partout ailleurs, surtout dans l'Outaouais et la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Le secteur tertiaire prend sensiblement moins de place dans les régions où soit le primaire soit le secondaire sont développés: Nord-Ouest, Côte-Nord, Saguenay/Lac Saint-Jean, Cantons de l'Est, Trois-Rivières. La part du tertiaire a beaucoup augmenté durant la période dans la Côte-Nord à cause de la production hydroélectrique. L'administration publique est responsable de la dimension relative du secteur tertiaire dans la région de Québec et de l'Outaouais. Dans le Bas St-Laurent/Gaspésie, ce serait plutôt le sous-développement relatif de cette région qu'il faudrait évoquer. Enfin, aucune de ces régions ne présente un tertiaire moteur de taille, si ce n'est quelques centres de recherche à Québec et dans diverses autres villes (Sherbrooke, Hull, etc., ainsi que les universités parsemées sur le territoire québécois.

Le secteur manufacturier de toutes les régions repose sur un nombre très limité d'industries: bois, papier, première transformation des métaux, textiles et habillement. L'industrie du papier se retrouve, à des degrés divers, dans chaque région. Le bois est une industrie importante du Bas St-Laurent/Gaspésie, Saguenay/Lac Saint-Jean, Nord-Ouest et Outaouais. L'industrie de la première transformation des métaux est importante pour le Saguenay/Lac Saint-Jean, la Côte-Nord et, dans une mesure moindre, le Nord-Ouest. Dans les régions de Trois-Rivières et de l'Estrie, c'est le textile et l'habillement qui constituent l'élément d'originalité qui s'ajoute au papier. Seule la région de Québec, en dépit d'une faiblesse évidente de son secteur manufacturier, présente une structure manufacturière quelque peu diversifiée.

Les régions à forte prédominance de l'industrie de transformation des métaux (Saguenay, Côte-Nord) ont tendance à présenter un secteur manufacturier important, à être très ouvertes et à exporter vers les autres pays,

c'est-à-dire les Etats-Unis. Les régions à forte prédominance du secteur des textiles et de l'habillement (Trois-Rivières, Cantons de l'Est) possèdent aussi un secteur manufacturier important, mais exportent autant vers les autres provinces canadiennes que les autres pays. Les autres régions éloignées de Montréal subissent l'influence des régions les plus rapprochées. La Gaspésie, avec un secteur manufacturier faible, exporte plutôt vers les autres pays. L'Ontario semble porter ombrage au développement du secteur manufacturier de l'Outaouais et du Nord-Ouest et ces deux régions exportent autant vers les autres provinces (i.e. Ontario) que vers les autres pays. Enfin, reste la région de Québec, dont le développement industriel semble aussi limité par la proximité de Montréal et qui exporte vers les autres provinces et les autres pays. Encore une fois, c'est la situation géographique des régions et leurs types d'industries qui déterminent la force ou la faiblesse et l'intensité de l'ouverture de leur secteur manufacturier, ainsi que l'orientation de leurs exportations.

- Le portrait des régions

L'activité économique de la Côte-Nord repose sur les mines et la forêt, sur un secteur manufacturier axé sur le papier et l'industrie de la première transformation des métaux et, au niveau du secteur tertiaire, sur la production d'électricité. La Côte-Nord est une région ressource par excellence: c'est une région ouverte qui exporte surtout à l'extérieur du Canada. Cette région constitue, avec la Baie James, la seule région frontière du Québec. De ce fait, son niveau de population est assez bien adapté au potentiel de croissance de la région, de sorte que les problèmes qui s'y posent sont surtout des problèmes d'aménagement. Même si la Côte-Nord semble avoir atteint son rythme de croisière, surtout avec la fin des travaux hydroélectriques, sa croissance pourra être relancée de nouveau par des projets comme Ferchibal, Firelake, ITT-Rayonier.

Le Nord-Ouest est aussi une région ressource par excellence. Cette région dépend d'abord des mines, ensuite de la forêt. Son secteur manufacturier, d'importance faible mais croissante, repose sur le bois, le papier et la transformation des métaux. C'est une région qui, du fait de l'éloignement de Montréal, subit l'attraction du nord de l'Ontario.

Le Saguenay/Lac Saint-Jean devient de plus en plus une région ressource. L'activité primaire reliée à la forêt et aux mines prend de plus en plus d'importance. Son secteur manufacturier demeure important même s'il a connu une croissance très faible; il est basé sur le bois, le papier et la transformation des métaux. L'importance de cette dernière industrie fait du Saguenay une région ouverte qui exporte surtout à l'extérieur du Canada. Cette région a manifestement atteint son rythme de croisière sans qu'aucune autre industrie n'ait pris la relève de l'aluminium pour relancer la croissance.

L'activité économique du Bas St-Laurent/Gaspésie repose sur la forêt, les mines, ainsi que sur un secteur manufacturier axé sur le bois, le papier et les aliments et boissons. L'importance de cette dernière industrie dépend, d'une part, de la transformation du poisson et, d'autre part, de l'éloignement qui place les petites entreprises alimentaires de cette région à l'abri de la concurrence des grands centres urbains. Cette région est moins une région ressource qu'une région éloignée et défavorisée. Le fait qu'elle ait connu une croissance du secteur secondaire plus rapide que les autres régions témoigne probablement du succès des politiques gouvernementales, surtout si l'on tient compte de l'importance et de la croissance de la construction institutionnelle et gouvernementale.

De par l'importance de certaines industries manufacturières (bois et papier), l'Outaouais pourrait être considérée comme une région ressource. Mais son économie dépend surtout des activités gouvernementales. Cette région n'est pas vraiment polarisée par Montréal mais plutôt par Ottawa.

Québec est une autre région qui dépend essentiellement du gouvernement. Même s'il est relativement de faible importance, le secteur manufacturier de Québec est assez diversifié. La croissance future de Québec continuera à dépendre du gouvernement, mais possiblement aussi des activités de recherche et de son port.

La région de Trois-Rivières se caractérise par un secteur manufacturier important mais spécialisé dans quelques industries très particulières: papier, textile, habillement. La faible performance de ces secteurs explique la croissance plus lente de l'activité économique dans cette région.

La région des Cantons de l'Est ressemble en plusieurs points à la région précédente, si l'on tient compte de l'importance de l'amiante et de la rareté du bois qui rend onéreuse l'opération des usines de papier. Cette région a aussi connu une croissance plus faible que la moyenne québécoise. Ceci est dû à sa structure manufacturière orientée sur le textile, l'habillement et le papier.

4.3 LES INDUSTRIES REGIONALES DE BASE

Nous venons d'identifier un nombre relativement limité de secteurs d'activités économiques et d'industries manufacturières dont dépend, en bonne partie, la santé économique des régions du Québec. C'est dans ces secteurs que se sont spécialisées les régions au fil des ans et ce sont ces secteurs qui déterminent en bonne partie la capacité de croissance de ces régions. C'est pourquoi nous analysons ici l'évolution des industries des mines, de la forêt et du papier, du textile et de l'habillement.

- Les mines

Les régions ressources, la région de Québec et la région des Cantons de l'Est sont responsables d'environ 90% de la production minière du Québec.

Le Bas St-Laurent/Gaspésie et le Saguenay/Lac Saint-Jean sont spécialisés dans l'extraction du cuivre. Dans ces deux régions, les réserves minières connues permettent d'anticiper une augmentation de la production au cours des prochaines années. De plus, dans le Saguenay/Lac Saint-Jean, l'existence de dépôts de fer, titane, vanadium et d'amiante permettent d'espérer la mise en exploitation de nouvelles usines, à moyen terme, si les problèmes technologiques d'exploitation sont résolus.

L'activité minière de la Côte-Nord, Nouveau-Québec repose sur l'extraction du minerai de fer. Cette région, qui comprend la Baie James, constitue la véritable région-frontière du Québec du point de vue minier. De nombreux gisements de minerai de fer, de cuivre, d'amiante et de zinc y ont été découverts et certains sont en voie d'être exploités (ex.: Mont Wright). On peut donc s'attendre à une augmentation sensible de l'exploitation minière dans cette région au cours des prochaines années.

La région qui pose des problèmes au plan minier est celle du Nord-Ouest. De 1942 à 1972, le nombre de mines d'or a dégringolé de 40 à 5. A compter de 1960 cependant, le groupe cuivre-zinc-molybdène a pris la relève dans le secteur Joutel-Matagami. En 1971, 9 mines de cuivre, 5 mines d'or et 1 mine de molybdène assuraient de l'emploi à environ 4,000 travailleurs. Cette région présente malheureusement peu de perspectives de développement minier. Les dépôts faciles d'accès ont déjà été découverts et les réserves exploitables ont diminué (depuis 1961, au-delà de 10 mines ont fermé) de sorte qu'il faut s'attendre à un ralentissement du rythme des découvertes, de la mise en exploitation de nouvelles mines et même à une stagnation sinon une réduction de l'emploi minier. Cette région fait donc face à de sérieuses difficultés de renouvellement.

Le centre mondial d'extraction de l'amiante se trouve dans la région de Québec (Thetford-Mines, Black Lake, East-Broughton) et dans les Contons de l'Est (Asbestos). Le niveau des réserves connues d'amiante dans ces régions permet d'anticiper un maintien de la production et de l'emploi.

Quelles sont les perspectives d'ensemble de développement du secteur minier? Ce secteur a connu un développement soutenu du début des années 1950 jusqu'en 1966-1969. A compter de cette période, il connaît un léger fléchissement qui peut s'expliquer par la baisse de la valeur des produits métalliques. La région du Nord-Ouest fut la plus affectée. L'emploi minier est passé de 18,500 en 1951 à 28,200 en 1966 pour retomber à 24,900 en 1971.

On a assisté aussi à une chute des dépenses d'exploration qui devraient atteindre environ 6% de la valeur de la production annuelle des substances métalliques. Cette diminution des dépenses d'exploration s'explique en partie parce que l'écrémage des régions faciles à prospecter en surface est maintenant terminé. Il faut alors s'orienter vers le carottage systématique et l'utilisation de moyens modernes de prospection, ce qui, de par les coûts plus élevés, devient le lot des grandes entreprises. Il semble aussi que la surveillance plus sévère de la Commission des valeurs mobilières du Québec ralentisse la levée de capital de risque. Il faut donc s'attendre à ce que Soquem joue un rôle de plus en plus important dans le financement de l'exploration, pour compenser la chute de la participation du secteur privé.

D'autres variables doivent aussi être prises en considération: la baisse de teneur en minerai, les fermetures de mines à cause de l'épuisement du minerai ainsi que le plafonnement de la demande et les fluctuations du prix des métaux sur les marchés mondiaux.

Le secteur minier québécois dépend surtout des firmes multinationales. La présence canadienne est assurée par la Noranda et la présence québécoise, infime, est assurée par Soquem dans l'exploration, les groupes Sullivan et Gourd et Brossard et, plus récemment la Société de développement de la Baie James. La plupart de ces entreprises se contentent d'extraire le minerai.

Si le Québec est d'ores et déjà assuré de ne pas manquer de minerai dans un avenir prévisible, la répartition régionale ne sera pas la même. L'amiante sera exploitée à peu près au même rythme dans les régions de Québec et des Cantons de l'Est tandis que le Nord-Ouest continuera à connaître des problèmes. La relève sera assurée par la Côte-Nord, Nouveau-Québec. Mais là, les coûts d'exploitation seront plus élevés, ne serait-ce qu'à cause de la distance et de la plus faible teneur en minerai.

- La forêt

L'importance de la forêt dans l'économie québécoise et pour la population québécoise dépasse de beaucoup l'aspect particulier de l'abattage des arbres et de leur transformation en bois de sciage, meubles ou pâtes et papier. Pensons au tourisme, la récréation, la chasse, la pêche, la préservation des espèces halieutiques et cynégétiques. La forêt joue également un rôle important du point de vue écologique et climatique. Nous allons néanmoins nous concentrer sur les simples aspects économiques.

Pour une étude prospective, la principale question est de savoir quand la forêt québécoise, dans les diverses régions, sera exploitée à son maximum, c'est-à-dire à sa possibilité de coupe annuelle. Il est important de ne pas dépasser cette limite, durant plusieurs années de suite, car alors le potentiel annuel de coupe risque de diminuer rapidement. Evidemment, il est possible de compenser par l'aménagement intensif et le reboisement de la forêt.

Une projection des coupes régionales nécessaires (à l'exception de la Côte-Nord, Nouveau-Québec) a été faite par MM. Breton, Villeneuve et Mercier pour le compte du Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec en 1975. De façon globale, le Québec devrait connaître un déficit de près de 900,000 cunits à compter de 1995. Mais ce déficit se fera sentir plus tôt selon les régions et selon les essences ligneuses (feuillus ou résineux).

Seules les forêts du Saguenay/Lac Saint-Jean et du Nord-Ouest sont suffisantes jusqu'en l'an 1995. La forêt de toutes les autres régions devrait avoir atteint ou dépassé la possibilité annuelle de coupe avant 1980. De plus, l'usage du territoire de Montréal et de l'Outaouais à des fins récréatives entre en concurrence avec l'exploitation de la forêt. C'est donc dire que, si le Québec ne manque pas de bois, la limite du prélèvement annuel sera bientôt atteinte dans la plupart des régions. D'où la nécessité d'adopter des mesures susceptibles d'augmenter la possibilité annuelle de coupe: reboisement, fertilisation, travaux sylvicoles, développement de marchés pour certaines essences sous-utilisées, etc.

Il faut mentionner aussi que l'impact de la tordeuse de bourgeons d'épinettes sur la possibilité annuelle de coupe n'a pas fait l'objet d'estimation. Il s'agit là d'un fait porteur d'avenir important.

- Les pâtes et papier

La production québécoise de pâtes et papier est assez bien dispersée à travers le Québec. Mais 4 régions se partagent 75% de l'emploi de l'industrie: Montréal, Québec, Trois-Rivières, Outaouais. Cette industrie comprenait 56 usines en 1973. Parmi celles-là, la répartition géographique des 42 usines de pâtes et de papier-journal couvre aussi l'ensemble du territoire québécois:

Bas St-Laurent/Gaspésie	3
Saguenay/Lac Saint-Jean	6
Québec	11
Trois-Rivières	7
Cantons de l'Est	3
Montréal	3
Outaouais	6
Nord-Ouest	2
Côte-Nord	1

L'industrie québécoise des pâtes et papier connaît une croissance soutenue à travers trois tendances très nettes: la baisse de la part relative du Canada dans la production mondiale de papier-journal (de 55% en 1950 à 37% en 1970); la baisse de l'importance relative du Québec dans la production canadienne de papier-journal (de 53% en 1950 à 47% en 1970); la baisse de la part de la demande américaine satisfaite par les usines du Québec (de 37% en 1955 à 29% en 1970).

La situation avantageuse du Québec a changé avec la découverte de nouveaux procédés techniques. Deux sérieux concurrents affrontent maintenant le Québec: la Colombie-Britannique et le Sud des Etats-Unis. La situation de l'industrie québécoise des pâtes et papier est influencée par des facteurs d'ordres conjoncturel et structurel. Au plan conjoncturel, la production de papier-journal est sensible à l'évolution de la demande aux Etats-Unis ainsi qu'à l'évolution du taux de change canadien.

Au plan structurel, plusieurs facteurs se conjuguent pour rendre la production de papier-journal des usines québécoises relativement moins rentable qu'en Colombie-Britannique et dans le Sud des Etats-Unis. Tout d'abord, les usines québécoises sont relativement âgées, ce qui fait qu'elles sont souvent plus petites que leurs concurrents et ce qui rend plus dispendieux encore l'établissement d'un système anti-pollution. Ensuite, le coût du bois ($43 par tonne métrique en 1970) est sensiblement plus élevé qu'en Colombie-Britannique ($34.21) et dans le Sud des Etats-Unis ($34.55). Ce dernier point tient à plusieurs causes. La densité du bois et le rendement à l'âcre sont plus faibles tandis que la révolution des peuplements est plus longue. Il faut donc construire des chemins forestiers plus longs et franchir des distances de transport plus longues, ce qui est plus coûteux. Il faut aussi ajouter que, très souvent, la situation géographique des usines concorde mal avec la répartition des concessions forestières.

De tout ceci, il faut retenir que l'expansion des usines de pâtes et papier pourra surtout prendre place dans le Nord-Ouest et le Saguenay/ Lac Saint-Jean et qu'une région en particulier se trouve menacée: l'Estrie.

- Le textile, bonneterie, vêtements

L'industrie textile est localisée dans quatre régions du Québec: Montréal, Cantons de l'Est, Trois-Rivières, et Québec. Même si elle est fortement concentrée à Montréal (surtout pour le vêtement) et qu'il s'agit d'une industrie à faible productivité, à faibles salaires et à croissance plutôt lente (il y a stagnation au plan des emplois), elle joue un rôle régional très important. Plusieurs petites villes et villages du Québec, telles Drummondville, Magog, Cowansville, en dépendent fortement.

C'est un euphémisme de dire que cette industrie est en butte, depuis plusieurs années, à de sérieuses difficultés. Ce qui est surprenant, c'est qu'elle ait su s'adapter aussi rapidement au changement.

Tout d'abord, l'industrie du textile comme tel a dû s'adapter à un changement rapide de la demande: la proportion de fibres synthétiques dans la production est passée de 15% en 1949 à 60% en 1971. Cette évolution s'est faite avec l'aide de subventions gouvernementales et a signifié une mécanisation de l'industrie, et, partant, une demande moins forte de main-d'oeuvre. En même temps, la rationalisation du processus de production fut accompagné d'un déplacement des emplois du textile primaire du Québec vers l'Ontario. Dans un secteur à forte intensité de capital, l'influence de bas salaires joue moins fortement et le producteur a avantage à un rapprochement de son marché principal. Même si cette industrie est efficace technologiquement, elle continue à afficher une productivité inférieure à celle de l'industrie américaine, en bonne partie parce que cette dernière bénéficie de séries de fabrication plus longues. On rencontre ici un problème analogue à l'industrie canadienne de l'automobile ou des appareils électriques.

L'industrie du textile a dû aussi subir la concurrence de pays comme Hong Kong, Formose et la Corée du Sud dont les coûts de main-d'oeuvre et, partant, le coût de revient, sont sensiblement inférieurs. Tandis que la consommation canadienne augmentait de 125% de 1949 à 1971, la part du textile dans le marché domestique tombait de 70 à 48%. Le gouvernement a donc été appelé à définir une "nouvelle politique du textile" qui s'est matérialisée par la mise sur pied de la Commission du textile et du vête-

ment (1971). Cette Commission, chargée d'enquêter à la demande des producteurs, est censée contribuer à l'amélioration de la compétitivité des entreprises et de prendre des mesures spéciales à l'égard des importations en provenance des pays à faible coût de revient, la plus populaire étant les quotas d'importations.

La dernière menace qu'ont dû affronter les producteurs de textile primaire provient des importations en provenance des Etats-Unis. En effet, ces dernières connurent un essor considérable à partir de 1974. La raison en est la plus faible protection accordée contre les importations en provenance de ce pays.

L'industrie du vêtement est aussi une industrie à faible productivité et à forte densité de main-d'oeuvre. Les deux tiers de l'industrie canadienne se retrouvent au Québec. Pour Montréal et le Québec, il s'agit du plus fort employeur parmi les industries manufacturières. Elle se caractérise par un très grand nombre de petites et moyennes entreprises et par un processus de fabrication difficile à automatiser sur une grande échelle. C'est pourquoi la concurrence des pays à faible coût de revient devait se faire sentir un jour ou l'autre. L'industrie du vêtement est maintenant touchée par des importations en forte croissance. Ces dernières, exprimées en pourcentage de la consommation canadienne apparente, sont passées de 6.4% en 1966 à 17% en 1975. Mais cette concurrence accrue provient non seulement des pays à faible coût de revient mais aussi des Etats-Unis, encore une fois à cause de leurs séries de fabrication plus longues.

En définitive, il serait erronné de conclure que l'industrie textile est une industrie sans avenir. Par contre, la concurrence qu'elle aura à subir est tellement féroce, qu'on ne peut envisager une création d'emplois dans ce secteur. Tout au plus peut-on espérer de sauvegarder une partie des emplois existants. Ce sauvetage risque de coûter des emplois au Québec, (26 usines ont fermé au Québec de 1969 à 1976), certainement dans certaines régions comme les Cantons de l'Est, et risque de se faire au profit de l'Ontario. Ce problème est rendu plus aigü par le fait que certaines villes dépendent de cette industrie et que les travailleurs sont souvent âgés, peu mobiles et difficiles à recycler. Le recyclage sera d'autant rendu difficile par l'absence de développement industriel dans les régions de Trois-Rivières, Québec et des Cantons de l'Est.

FR

4.4 LES ELEMENTS STRUCTURANTS DES DISPARITES REGIONALES

Il faut maintenant identifier les éléments structurants des disparités régionales. Ces éléments structurants relèvent de certains facteurs purement économiques et des politiques gouvernementales, surtout fédérales.

- Les facteurs purement économiques

Les disparités régionales naissent du processus de croissance économique et sont, jusqu'à un certain point, entretenues par ce phénomène. Le processus de croissance économique est caractérisé par l'introduction du progrès technologique dans l'appareil de production, la naissance de nouveaux besoins et de nouveaux produits ainsi que par l'augmentation du revenu per capita et, par voie de conséquence, du pouvoir d'achat de la population.

La croissance du revenu per capita et la création de nouveaux besoins et de nouveaux produits entraînent des réaménagements dans le "pattern" des dépenses des consommateurs (compte tenu de l'élasticité de la demande, par rapport au revenu, des divers produits) qui amènent des changements dans la demande pour les produits. Ces variations dans la demande pour les produits et le progrès technologique entraînent, à leur tour, des changements dans la demande pour les divers facteurs de production. Autrement dit, la croissance du revenu per capita et le progrès technologique font varier la demande pour les produits et les facteurs de production et, compte tenu de la composition industrielle[1] d'une région à un moment donné, font que cette région connaît une croissance plus lente ou plus rapide de l'activité économique et du revenu per capita qu'une autre région. En outre, ces facteurs altèrent, lentement mais sûrement, les avantages de localisation de la production, des investissements et de l'emploi qu'une région possède par rapport aux autres régions.

De plus, les effets de polarisation, d'attraction du pôle supérieur sont très puissants, plus puissants, selon Myrdal et Thirlwall, que les effets d'entraînement. Ainsi, comme l'explique Martin, les entreprises de première

---

(1) A titre d'exemple, citons les régions de Trois-Rivières et des Cantons de l'Est dont la composition industrielle est fortement biaisée vers le textile et l'habillement. Ces industries font face à une demande pour leurs produits fort peu élastique par rapport au revenu de sorte que, sur une longue période, ces régions peuvent connaître une croissance globale moins rapide qu'une région comme Montréal.

et de deuxième phases, ces entreprises qui ont développé un nouveau produit et qui font face à une demande et à une concurrence très dynamique, ont tendance à s'installer dans les pôles d'ordre supérieur.

D'autre part, si l'on s'en tient à la théorie du commerce international, les régions devraient se spécialiser selon leur avantage comparatif dans la mesure où les ressources sont immobiles entre les régions. Cette spécialisation selon l'avantage comparatif confère quelques espoirs de survie même aux régions les plus désavantagées. Quand les ressources sont mobiles par contre, les régions tendent à se spécialiser selon l'avantage absolu. Dans ce cas, les entreprises s'installent là où les coûts par unité de production sont les plus bas de façon absolue. C'est le cas au Canada et au Québec où la mobilité des facteurs de production ne subit aucune entrave, si ce n'est l'inertie de ces facteurs.

Au Canada et au Québec, la concurrence interrégionale se fait sur la base de l'avantage absolu, ce qui confère aux régions développées et peuplées d'immenses avantages, surtout celles situées au centre géographique du marché canadien. Les pays du Marché Commun ont été conscients des dangers, au plan de la création d'inégalités régionales, que posait l'intégration économique. C'est pourquoi ces pays se rencontrent périodiquement pour négocier l'implantation des diverses mesures d'intégration économique. Il s'ensuit donc un processus d'arbitrage interrégional de la croissance. Tel n'a pas été le cas au Canada où les provinces étaient trop faibles pour s'opposer aux politiques du gouvernement central et imposer cet arbitrage interrégional.

Le dernier facteur purement économique de disparités régionales est les différences dans le stock, la qualité et l'exploitation des richesses naturelles. Par exemple, une diminution du stock de poisson, l'épuisement des mines et une baisse de la qualité des forêts par rapport à des concurrents entraîneraient certes une aggravation des disparités régionales que l'émigration ne pourra que partiellement combler. Mais là encore, il n'y a rien d'inexorable, car il s'agit de disparités dans le stock "économique" des richesses naturelles. Le progrès technologique dans les domaines de la forêt et les mines, la récolte de nouvelles variétés de poisson, l'uti-

lisation de nouvelles essences ligneuses et la découverte de nouveaux gisements miniers peut conférer un nouveau dynamisme aux richesses naturelles d'une région.

- Les interventions du gouvernement fédéral

L'intervention des gouvernements peut avoir pour effet d'augmenter ou de diminuer les disparités régionales. En fait, toute politique économique a des effets dans l'espace. Et, dans le contexte actuel, l'intervention fédérale au chapitre des politiques de stabilisation, sectorielles ou structurelles, augmente les disparités régionales. Ces interventions sont qualifiées "d'involontaires" parce qu'elle ne visent pas un objectif régional. Par contre, les interventions "volontaires", c'est-à-dire les politiques de développement régional, ont été jusqu'à maintenant impuissantes à renverser l'action des interventions involontaires.

Cette réalité est très bien exprimée par le professeur Fernand Martin:

> "J'avais l'intention d'apporter à cette conférence le thème suivant comme message principal: "après plusieurs années d'études dans le domaine régional au Canada et au Québec, j'en suis venu à la conclusion que l'importance des politiques monétaire, tarifaire, fiscale, sociale, énergétique, des transports, du gouvernement fédéral canadien, ainsi que ses activités en matière d'approvisionnement et de localisation de ses installations sont déterminantes quant au niveau des disparités régionales, tant entre le Québec et le reste du Canada, qu'à l'intérieur du Québec". J'aurais pu résumer ma pensée en disant que "les politiques générales et les actions du gouvernement canadien accentuent les disparités régionales". Et, en poussant l'argumentation jusqu'à sa limite, j'aurais pu clore en disant que c'est là la principale cause de nos maux régionaux au Canada et au Québec."(1)

Le gouvernement canadien vise, par ses principales interventions, soit à stabiliser l'évolution de l'activité économique, soit à promouvoir la croissance de l'économie canadienne. En poursuivant ces deux objectifs, le gouvernement canadien est influencé par la taille, l'importance et la situation géographique de l'économie ontarienne. Et dans sa tentative de créer des avantages comparatifs pour l'économie canadienne au niveau international, il fait face à un sérieux dilemme: créer des avantages com-

---

(1) F. MARTIN: Les disparités régionales au Québec: les causes et les solutions, CRDE, 1973, p. 1.

parées pour le Canada en tirant parti de la force et de la position de l'Ontario et ainsi courir le risque d'aggraver les disparités régionales ou encore chercher à réduire les disparités avec le risque, du moins à court terme et moyen terme, d'un taux de croissance national plus faible. Dans les faits, la première option, celle de la croissance globale, l'emporte; l'aggravation des disparités étant compensée par les paiements de transfert aux personnes, la péréquation et la politique de développement régional.

Autrement dit, les interventions du gouvernement central, soit pour stabiliser l'activité économique ou pour promouvoir la croissance nationale (politiques structurelles ou sectorielles) influencent la demande pour les produits d'une ou plusieurs industries situées dans des régions déterminées et, partant, les avantages comparés ou absolus de localisation des entreprises. Ceci entraîne évidemment des effets aux plans de l'investissement, de la production et de l'emploi.

Nous allons maintenant passer en revue quelques-unes de ces politiques qui ont eu des effets dans le passé.

1. Les politiques canadiennes de stabilisation, basées dans les faits sur l'évolution des moyennes nationales des taux d'inflation et de chômage, ont de multiples effets. La raison en est que l'économie canadienne n'est pas homogène mais plutôt constituée d'économies régionales différenciées.

   Les politiques de stabilisation mises de l'avant par le gouvernement fédéral depuis la fin de la seconde guerre mondiale ont été mal ajustées à l'économie québécoise, soit qu'elles allaient à contre-sens ou qu'elles ne stimulaient pas suffisamment l'activité économique. De sorte que le Québec a rarement connu une situation de plein-emploi. Un tel état de choses comporte de sérieuses implications à moyen terme; l'économie fonctionnant la plupart du temps en-deçà du potentiel de production, les producteurs s'y adaptent via une croissance plus lente des investissements, ce qui ralentit en retour la croissance du potentiel de production. En même temps, la main-d'oeuvre s'adapte à cette situation en se retirant du marché du travail.

   En outre, dans une période de resserrement du crédit bancaire, certaines entreprises, surtout les PME des régions éloignées, sont proportionnellement plus touchées que la grande entreprise des centres principaux.

2. La politique cambiale (en matière de taux de change) du gouvernement fédéral touche directement les prix à l'exportation de certains produits vitaux pour certaines régions du Québec, notamment le papier.

3. L'industrie textile canadienne et québécoise s'est développée à partir de la main-d'oeuvre à bon marché sous l'ombrelle protectrice des tarifs douaniers.

Cette protection profite à certaines régions du Québec, mais il est à peu près certain que le volume d'emplois qu'elle soutient va diminuer dans les prochaines années. D'une part, à cause de la modernisation des entreprises et de la hausse de productivité qui s'ensuivra. Ensuite, à cause des pressions des pays du Tiers-Monde aux négociations du GATT pour diminuer les obstacles au commerce du textile. Enfin, parce que la réduction des écarts de salaires entre l'Ontario et le Québec encourage les entreprises de textiles à se rapprocher du centre de leur marché, c'est-à-dire à réaliser les nouveaux investissements en Ontario.

4. La politique de transport du gouvernement fédéral détermine en bonne partie les priorités, les modes et les axes de transport ainsi qu'une bonne partie du coût du transport. Par exemple, les subventions au transport ferroviaire du blé de l'Ouest canadien ou des marchandises provenant des provinces atlantiques; l'absence de navigation d'hiver sur le St-Laurent durant les années '50 et l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent. Cette dernière politique a eu pour effet de diminuer sensiblement les avantages comparés de Montréal en matière de transport. Un autre exemple est Mirabel, qui pourrait redonner à la région de Montréal un avantage marqué dans ce domaine.

5. La politique nationale de l'énergie (1961) avait pour objectif le développement de l'industrie pétrolière de l'Ouest canadien. Pour ce faire, le riche marché de Toronto a été réservé au pétrole albertain tandis que le pétrole importé du Vénézuéla et raffiné à Montréal ne pouvait passer la frontière de la ligne Borden (approximativement la rivière Outaouais). Le développement de l'industrie pétrolière et de la pétrochimie du Québec a donc été bloqué pendant quelque temps alors qu'elle connaissait une expansion importante à Sarnia.

6. La politique sectorielle qui a mené à la signature du Pacte de l'automobile a renforcé le rôle de l'Ontario dans ce secteur et assuré une croissance plus rapide du secteur de l'automobile dans certaines régions particulières de l'Ontario.

7. Les décisions de localisation des installations fédérales, que ce soit des ministères eux-mêmes ou des centres de recherches, ont un impact régional certain. En ce domaine, l'Ontario a certes obtenu la part du lion dans le passé.

8. Les décisions fédérales en matière d'approvisionnement sont cruciales pour plusieurs industries, notamment l'avionnerie et les chantiers maritimes.

- La politique fédérale de développement régional

L'intervention fédérale dans l'espace remonte loin dans le temps: à la politique nationale de 1879 par laquelle les dirigeants fédéraux cherchèrent à établir des liens économiques est-ouest à l'encontre de l'axe nord-sud. Mais l'intervention fédérale destinée à contrebalancer les effets néfastes des politiques générales est d'origine plus récente. L'intérêt porté aux disparités régionales date du début des années '60, en même temps que l'attention se portait sur la pauvreté. C'est pourquoi la première intervention visa surtout les "poches de pauvreté" des régions agricoles (loi ARDA du Ministère fédéral des Terres et Forêts, 1961). Depuis 1969, les interventions fédérales en matière de développement régional passent par le Ministère de l'expansion économique régional.

L'intervention du MEER pour sa part, prend deux formes. Tout d'abord, le MEER dispense des subventions de démarrage à l'investissement et à l'emploi aux entreprises situées dans certaines régions désignées pour la modernisation, la production d'un nouveau produit (pour l'entreprise) et l'installation d'une nouvelle usine. La loi sur les subventions au développement régional a été prolongée jusqu'en 1981. De 1969 à décembre 1975, les subventions offertes par le MEER s'élevaient à $300 millions environ. Le MEER s'attend à ce que ces subventions entraînent $1,462 millions d'investissement et la création de 92,000 emplois.(1) Comme les subventions offertes ne sont pas automatiquement versées au début du fonctionnement de l'entreprise, les subventions versées, à la fin de 1975, s'élevaient à $134 millions pour des immobilisations de $860 millions et une création d'emplois s'élevant à 38,500.

Le second type d'intervention du MEER qui vise à subventionner certaines dépenses d'infrastructure dans des "zones spéciales" ainsi qu'à

---

(1) A titre de référence, il faudrait une création nette d'emplois d'environ 70,000 emplois durant plusieurs années de suite pour que le taux de chômage québécois tombe de façon sensible. La création d'emplois du MEER n'est pas une création nette d'emplois.

subventionner certaines industries particulières prend la forme d'ententes-cadre entre Ottawa et Québec. On prévoit que ces ententes entraîneront des subventions de $1.3 milliard d'ici la fin de 1979, dont 35% seront défrayés par le gouvernement du Québec.

En gros, sans être négatif et en admettant que les interventions fédérales (financés en partie par le gouvernement du Québec ainsi que par les contribuables québécois) sont mieux que rien, il faut admettre que ces politiques régionales n'ont pas donné les succès escomptés; si la mesure du succès consiste en la diminution des écarts existants entre le Québec et l'Ontario et entre les régions du Québec.

Il est vrai que la réduction des disparités régionales ne peut se concevoir qu'à moyen ou long terme (10 ans au minimum), de sorte qu'il est un peu tôt pour faire une évaluation globale. Il est vrai aussi que, contrairement à la situation qui prévaut en Grande-Bretagne par exemple, la population québécoise est plus dispersée sur un territoire plus grand, d'où l'importance des frais de transport. Enfin, il faut tenir compte de l'impact très grand des autres politiques fédérales (discutées précédemment) ainsi que la situation géographique privilégiée de l'Ontario. Compte tenu de ces facteurs, il est possible de penser que les efforts ne sont tout simplement pas à la hauteur du problème. En effet, une estimation généreuse permet d'évaluer l'effort conjoint fédéral - provincial au Québec à une moyenne d'environ $190 millions par année de 1970 à 1980. C'est relativement peu comparativement à la taille de l'économie québécoise et aux distances très grandes qui séparent les principaux centres québécois.

Les ententes-cadre fédérales-provinciales, considérées dans leur ensemble, n'ont pas encore fait l'objet d'une évaluation serrée. Elles prennent place néanmoins dans des secteurs et des régions bien déterminées. Elles souscrivent donc à la notion de pôle de croissance.

Les subventions aux entreprises sont beaucoup plus saupoudrées sur le territoire québécois. Ce programme a fait l'objet de quelques évaluations aux environs de 1973. Comme les subventions dépendent de la demande des industriels, il n'est pas surprenant de constater que la plupart des sub-

ventions vont aux secteurs prédominants de l'industrie manufacturière québécoise (métaux primaires, pâtes et papier, textiles, vêtement) et aux régions où se trouvent ces industries à l'heure actuelle. Il s'ensuit donc que la structure manufacturière change peu.

- Les interventions du gouvernement du Québec

Le gouvernement du Québec s'est trouvé dans le même dilemme que le gouvernement fédéral: maximiser la croissance nationale via la création d'avantages absolus au plan canadien et comparés au plan international ou encore maximiser la croissance régionale. Il a choisi la première option, les migrations vers Montréal et la redistribution du revenu par les paiements de transfert jouant le rôle de mécanismes compensateurs. Par exemple, lorsque le gouvernement québécois a adopté une politique de subvention au développement régional en 1968, les mêmes avantages étaient conférés à Québec qu'à Gaspé (Montréal était exclue).

Cette option se comprend quand sont pris en considération les points suivants:

1) l'importance de Montréal, tant quantitative que qualitative dans l'économie québécoise;

2) la concurrence dans laquelle se trouve Montréal par rapport à Toronto et les autres grands centres nord-américains;

3) les moyens financiers limités du gouvernement provincial;

4) les règles du jeu en matière de croissance économique définies par les politiques générales et sectorielles du gouvernement fédéral, qui sont tellement déterminantes que les degrés de liberté du gouvernement québécois sont très limités.

Le gouvernement du Québec n'en a pas moins adopté un certain nombre de politiques sectorielles qui ont eu un impact semblable à celles d'Ottawa mais dont certaines ont joué un rôle important au plan régional.

Le premier type de politique sectorielle remonte à la Révolution Tranquille et a trait à la mise-sur-pied d'entreprises d'Etat destinées à compenser les défaillances du secteur privé dans des domaines précis:

l'Hydro-Québec, la S.G.F., la Caisse de dépôt et placement, Soquem, Soquip, Rexfor, Sidbec, la S.D.I., et plus récemment, Soquia. Malgré la performance satisfaisante de la plupart d'entre elles, il faut admettre qu'elles étaient souvent de taille trop modeste et que leur action n'a pas été suffisamment coordonnée pour influencer systématiquement l'évolution de l'économie des régions québécoises.

La politique québécoise de transport, notamment la politique routière, a joué un rôle régional important.

D'autres politiques générales du gouvernement provincial ont eu un impact sérieux au plan régional parce qu'elles ont eu pour résultat de soutenir la dépense globale dans les régions. Il s'agit de l'uniformisation et l'amélioration des services publics et des politiques d'éducation, de santé et d'aide sociale (partiellement financée par le fédéral) auxquelles il faut ajouter les politiques fédérales d'assurance-chômage et de formation professionnelle de la main-d'oeuvre.

En matière de développement régional, la pensée québécoise a nettement devancé la pensée fédérale, ce qui a donné lieu à de sérieux conflits entre Ottawa et Québec. L'idée qu'il fallait une approche à la fois interrégionale et intersectorielle aux problèmes de développement régional est contenue dans le rapport du BAEQ, lequel souscrit en même temps à la notion de pôle de croissance. Ces deux idées se retrouvent en partie dans l'action du MEER, 3 ans plus tard. Cette approche a donné lieu à une série d'études régionales, celles des missions de planification au Saguenay/Lac Saint-Jean, Nord-Ouest, Cantons de l'Est, pour culminer avec les schémas d'aménagement, notamment ceux de Sept-Iles et de l'Outaouais.

Au plan sectoriel, la définition du problème a traîné en longueur par la tergiversation du MIC en matière d'investissement étranger et de politique industrielle.

Au plan régional, les politiques québécoises comme telles ont été plus timides et se sont limitées surtout à la négociation et au financement partiel des ententes Canada-Québec ainsi qu'à l'aménagement du territoire comme

l'assainissement du bassin de la Yamaska. Le développement industriel a été mis de côté en partie à cause des moyens limités du gouvernement provincial et surtout parce que cela était inutile, du moins en ce qui a trait à une politique de subvention. En effet, en vertu de la loi du MEER sur les subventions aux entreprises, les subventions provinciales sont déductibles des subventions fédérales.

DEUXIEME PARTIE

LA PROSPECTIVE DU PRESENT: LES TENDANCES, TENSIONS ET FAITS PORTEURS D'AVENIR

Les tendances, tensions et faits porteurs d'avenir ont été regroupés en trois thèmes: la croissance économique, la croissance démographique et la qualité de la vie.

Chapitre 5

LA CROISSANCE ECONOMIQUE URBAINE ET REGIONALE

1. PERTE DE VITESSE DE MONTREAL PAR RAPPORT A TORONTO

La première tendance, celle qui est la plus fondamentale et la plus importante pour le Québec, est la persistance du mouvement de recul de l'économie montréalaise par rapport à Toronto. Cette tendance date de longtemps et le mouvement a semblé s'accélérer depuis 10 ans.

Ce mouvement est inéluctable parce que, d'une part, le déplacement vers l'ouest du centre de l'activité économique en Amérique du Nord continue à se faire sentir et, d'autre part, il est improbable qu'une vague d'investissement étranger au Québec vienne changer la position relative du Québec vis-à-vis l'Ontario.

Non seulement la tendance de recul de Montréal par rapport à Toronto devrait-elle persister, mais le mouvement pourrait s'accélérer parce que les différences dans la taille des deux marchés (celui de Toronto est presque deux fois plus grand que celui de Montréal) n'a pas encore plei-

nement joué; étant donné la situation de Montréal au siècle dernier, l'ajustement des entreprises au nouveau centre du marché ne s'est pas encore pleinement fait sentir. Autrement dit, quoiqu'il survienne au plan politique, Montréal devrait perdre une grande partie de ses fonctions nord-américaines et pan-canadiennes (dans la finance, l'assurance, le transport aérien, les sièges sociaux, etc.) plus ou moins rapidement. En contrepartie, la perte de ces fonctions est compensée par un renforcement de son rôle québécois; nous pouvons dire que Montréal devient de plus en plus une ville québécoise, le pôle de développement du Québec.

2. RENFORCEMENT DE LA SPECIALISATION ECONOMIQUE DE CHAQUE REGION

La seconde tendance, celle-là fondamentale pour chaque région du Québec, a trait au renforcement de la spécialisation économique de chaque région québécoise.

- Montréal est la seule région du Québec à posséder une structure manufacturière importante et diversifiée;

- La croissance de Hull et Québec repose essentiellement sur l'activité gouvernementale, même si Québec possède un secteur manufacturier diversifié (mais de faible importance);

- Partout ailleurs, la croissance repose sur l'extraction et la transformation des richesses naturelles. Toutes les régions deviennent de plus en plus des régions-ressources. De plus, le faible niveau de population de ces régions et l'émigration nette qu'elles connaissent depuis longtemps réduit presque à néant la possibilité de l'émergence d'une autre base de développement.

3. LES TENDANCES DES INDUSTRIES DE BASE

Dans le domaine minier, il est évident que le minerai ne manque pas, mais la hausse des coûts d'exploitation occasionnée par la diminution de teneur en minerai, le manque de fonds affectés à l'exploration et la concurrence étrangère encadrent les tendances suivantes: déclin du secteur

minier dans le Nord-Ouest et essor dans le Saguenay/Lac Saint-Jean et la Côte-Nord/Nouveau-Québec. La Côte-Nord/Nouveau-Québec constitue la nouvelle frontière du Québec.

Dans le domaine forestier, il est possible de prévoir que l'expansion maximale de la production, compte tenu des conditions existantes de production et d'aménagement, sera atteinte d'ici 1980 dans la plupart des régions. Par contre, la production forestière pourrait augmenter régulièrement dans le Nord-Ouest et le Saguenay/Lac Saint-Jean jusque vers 1995.

Dans le secteur des pâtes et papier, le déclin de l'importance du Québec dans la consommation américaine, le vieillissement des usines et la concurrence accrue du Sud des Etats-Unis permettent d'anticiper le maintien de la plupart des usines existantes (à l'exception de celles des Cantons de l'Est) et de la croissance de la production actuelle; compte tenu des disponibilités en bois, il est possible d'anticiper l'implantation de nouvelles usines dans le Nord-Ouest et le Saguenay/Lac Saint-Jean.

Dans le secteur du textile et de l'habillement, la concurrence des pays à faible coût de revient et des Etats-Unis permet d'anticiper le maintien des problèmes actuels de l'industrie et possiblement une diminution de l'emploi dans ces secteurs. Quatre régions seront touchées (Montréal, Québec, Trois-Rivières, Cantons de l'Est) mais surtout certaines villes et villages des Trois-Rivières et des Cantons de l'Est.

4. LES TENDANCES GLOBALES AU NIVEAU DE CHAQUE REGION

Il est possible de combiner les tendances précédentes pour en tirer quelques considérations sur chacune des régions. Tout d'abord, la croissance économique de la région montréalaise, même si elle est lente par rapport à celle de Toronto, devrait reposer sur le tertiaire moteur. La croissance de Hull et Québec devrait continuer de dépendre de l'expansion des appareils gouvernementaux. Ce mouvement a commencé à ralentir.

Dans les autres régions, dont l'expansion depuis 1960 repose surtout

sur la croissance du secteur tertiaire amené par la standardisation des services gouvernementaux (santé, éducation, etc.), l'avenir est plus aléatoire. Dans le Nord-Ouest, la forêt et les pâtes et papier pourraient prendre la relève d'un secteur minier stagnant. Dans le Saguenay/Lac St-Jean les mines, la forêt et les pâtes et papier pourraient relancer l'économie de cette région et prendre la relève de l'aluminium. Les mines font de la Côte-Nord/Nouveau-Québec la nouvelle frontière du Québec.

Par contre, le Bas St-Laurent/Gaspésie demeure une région sous-développée, dépendante des dépenses gouvernementales. Et les régions de Trois-Rivières et des Cantons de l'Est deviennent des régions industrielles en déclin, dont la structure manufacturière est vieillie, périmée. Ces deux régions devraient passer à travers des ajustements pénibles.

5. LES TENDANCES DES PRINCIPAUX INDICATEURS ECONOMIQUES

Il existe une tendance très nette au maintien des écarts dans les taux d'activité et les taux de chômage des régions du Québec. En même temps, nous pouvons identifier une tendance à la réduction des écarts dans le revenu personnel per capita entre Montréal et chacune des autres régions. Les politiques d'aide sociale et d'assurance-chômage, la mobilité interrégionale et la croissance relative inférieure de Montréal ont amené une réduction rapide de ces écarts depuis 1966. Il est peu probable qu'une telle conjonction de facteurs se reproduise de sorte qu'il faut envisager une réduction, mais lente, des écarts de revenu per capita.

Compte tenu de l'évolution de l'économie de Montréal, il n'existe pas une tendance à la concentration de l'activité économique dans cette région. De plus, il est possible d'identifier une tendance légère à la déconcentration de l'activité manufacturière de l'Ile de Montréal vers la périphérie de la zone métropolitaine et vers les villes satellites. Par contre, il faut mentionner deux exceptions. Toute croissance du secteur tertiaire moteur devrait se situer à l'intérieur de la zone métropolitaine de Montréal et un peu à Québec et à Hull. Ensuite, compte tenu de la faible qualité des

sols à l'extérieur de la région de Montréal, surtout au point de vue ensoleillement, la tendance à la concentration de l'agriculture dans cette région devrait continuer à se faire sentir.

6. LES TENSIONS

Il est possible de dégager trois ordres différents de tensions qui découlent des tendances identifiées précédemment . Tout d'abord, le recul de Montréal par rapport à Toronto implique que le pôle de développement à la tête du système de villes québécois, fonctionne relativement mal, d'où une croissance moins bonne pour l'ensemble du Québec. En retour, ceci signifie qu'il est plus difficile d'aller chercher les ressources nécessaires pour financer les programmes sociaux et les programmes de développement économique.

La seconde tension a trait aux difficultés économiques et sociales que rencontreront plusieurs villages marginaux du Bas St-Laurent/Gaspésie et du Saguenay/Lac Saint-Jean, plusieurs villages miniers et agricoles du Nord-Ouest et plusieurs villes et villages des Cantons de l'Est et des Trois-Rivières qui dépendent exclusivement du textile ou des pâtes et papier. Plusieurs de ces villages pourraient être forcés de fermer.

La dernière tension a trait aux politiques gouvernementales. Le dilemme (et les discussions politiques qui s'ensuivent) entre la maximisation de la croissance globale d'un pays (le Canada ou le Québec) et la maximisation de la croissance de chaque région (le Québec au sein du Canada et les régions à l'intérieur du Québec) devrait se poser avec plus d'acuité que par le passé. Jusqu'à maintenant, la maximisation de la croissance générale a prévalu, les politiques de développement régional étant considérées comme une alternative à l'aide sociale et l'émigration. Les pressions sociales pour faire changer cet ordre de priorités devraient augmenter (suite aux fermetures de villages) de même que les résistances à ce mouvement, causées par les difficultés économiques de Montréal et de l'ensemble du Canada.

7. LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

Nous avons aussi identifié quelques faits porteurs d'avenir qui pourraient influencer, dans un sens ou dans l'autre, l'allure des tendances lourdes.

Tout d'abord, au plan des mentalités, il faut souligner l'émergence d'une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones et les changements d'attitudes des populations locales en ce qui a trait au développement économique. Il est en train d'émerger présentement une nouvelle classe d'entrepreneurs francophones au niveau du secteur privé, dans la petite et la moyenne entreprise et les coopératives, et au niveau des secteurs public et para-public, dans les sociétés d'Etat et la haute fonction publique. Ceci est intéressant, car ces entrepreneurs ont intérêt à développer des avantages comparatifs au Québec et à asseoir leur propre prospérité sur la croissance économique du Québec. De plus, la mise en place rapide d'un grand nombre de sociétés d'Etat préfigure peut-être l'émergence d'un capitalisme d'Etat rendu nécessaire par l'insuffisance du secteur privé. Par contre, si ces entrepreneurs ont quelque succès, la lutte pour la question nationale qui a absorbé tant d'énergie pourrait être délaissée pour la lutte des classes, comme on peut le constater dans la plupart des pays occidentaux.

Parallèlement, le changement d'attitude des populations locales qui semblent vouloir se mêler de plus en plus de leurs affaires (comme en témoignent les pressions effectuées pour obtenir une transformation plus poussée des richesses naturelles) pourrait amener une croissance plus rapide dans certaines régions périphériques par la mise-sur-pied de projets qui n'intéresseraient pas le secteur privé étranger.

Au plan des avantages comparés du Québec et des promesses de croissance, il faut souligner trois faits porteurs d'avenir:

- les richesses de la Côte-Nord/Nouveau-Québec qui font de cette région la nouvelle frontière du Québec.

- l'existence d'une grande capacité de production d'électricité qui pourrait amener plusieurs entreprises à s'implanter au Québec, même si cette électricité est coûteuse, ces entreprises cherchant avant tout la sécurité d'approvisionnement.

- l'existence de Mirabel qui pourrait redonner à Montréal un avantage comparé en matière de transport aérien.(1)

Deux faits porteurs d'avenir sont intéressants pour certaines régions:

- la sylviculture pourrait relever la cueillette annuelle de bois dans les régions qui en dépendent fortement. De plus, cette activité est en soi génératrice d'emplois.

- la transformation de l'amiante pourrait contribuer à amoindrir les problèmes économiques que connaîtra la région des Cantons de l'Est.

Par contre, deux faits porteurs d'avenir pourraient jouer contre ceux identifiés précédemment:

- la tordeuse de bourgeons d'épinette qui pourrait avoir des conséquences incalculables sur les industries de la forêt, du bois et des pâtes et papier.

- la hausse du prix du pétrole amène une augmentation du coût du transport. Si cette augmentation devenait trop forte, il y aurait inévitablement tendance à la concentration de l'activité économique près des marchés, soit l'Ontario au Canada et Montréal au Québec. Ceci amènerait évidemment une augmentation des inégalités régionales.

Dans l'ensemble, il apparaît que ces faits porteurs d'avenir ne pourront pas renverser de façon significative les tendances lourdes identifiées précédemment.(2)

---

(1) Mirabel est le seul fait porteur d'avenir important en matière de transport interurbain. La technologie actuelle ne laisse entrevoir aucune modification sensible des divers modes de transport interurbain. (Voir M. Polis et L. Pelletier: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.)

(2) Il s'agit là d'une première évaluation qui devra être reprise plus à fond lors de la construction des divers scénarios. De plus, il est important de noter que toutes les "bonnes" politiques gouvernementales, tant fédérales que provinciales, n'ont pas été retenues à titre de faits porteurs d'avenir, car il n'y a pas de raison de croire que les gouvernements deviendront subitement "sages".

Chapitre 6

LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE URBAINE ET REGIONALE

Les mouvements démographiques urbains comme l'urbanisation, les variations dans la hiérarchie urbaine, la migration, etc., dépendent fondamentalement de la croissance économique urbaine. C'est pourquoi les tendances, tensions et faits porteurs d'avenir identifiés au chapitre précédent servent de toile de fond au présent chapitre.

1. URBANISATION CROISSANTE MAIS PLUS LENTE QU'AUPARAVANT

Le Québec s'est urbanisé rapidement. Le taux d'urbanisation est passé de 36.1% en 1901 à 80.6% en 1971. De plus, ce taux varie beaucoup de région en région, par exemple de 46.8 (1971) dans le Bas St-Laurent/Gaspésie à 91.0 dans la région de Montréal. L'urbanisation récente dépend surtout de la tertiarisation de l'économie. Comme la tertiarisation fait partie des tendances lourdes du Québec, l'urbanisation est aussi une tendance. Par contre, le mouvement d'urbanisation devrait être moins rapide que par le passé, à mesure que le taux s'approche de sa limite.

2. HIERARCHIE URBAINE STABLE

La hiérarchie urbaine dépend essentiellement de la croissance économique relative de chaque ville et de la technologie des transports. Chaque grande période technologique (eau avant 1860, rail 1860-1940 et automobile depuis 1940) fait varier les facteurs de localisation des entreprises et, en retour, détermine une hiérarchie urbaine particulière. A l'intérieur d'une période technologique donnée, les changements de rang sont très mineurs. Les travaux de MM. Polis et Pelletier[1] ont révélé qu'aucune découverte majeure en matière de mode de transport ne pouvait laisser présager l'émergence d'une nouvelle

---

(1) Voir M. Polis et L. Pelletier: L'évolution du système des transports au Québec, Horizon 1995, annexe au rapport du sous-système urbain et régional, 1977.

période technologique. C'est pourquoi la tendance lourde se révèle être la stabilité du réseau urbain québécois. Il ne faut s'attendre à aucun changement de rang majeur au sein du réseau urbain ni à la croissance de villes nouvelles, si ce n'est à l'occasion de développements miniers dans la Côte-Nord/Nouveau-Québec. Parallèlement, la croissance démographique urbaine de Hull et Québec va continuer de dépendre de la croissance des activités gouvernementales.

3. RALENTISSEMENT DU MOUVEMENT DE CONCENTRATION DE LA POPULATION A MONTREAL

La croissance démographique urbaine de Montréal dépend de la métropolisation et du processus de tertiarisation (surtout du tertiaire moteur) de l'économie. Ce mouvement de concentration démographique est par contre ralenti quand les autres régions connaissent une croissance économique aussi bonne que Montréal.

La concentration démographique à Montréal a été très rapide. Le poids démographique de la région métropolitaine de Montréal est passé de 37.9% en 1951 à 45.5% en 1971. Par contre le mouvement s'est ralenti dernièrement. En 1976, le taux a diminué à 45.1%. C'est donc dire que la croissance économique de Montréal relativement aux autres régions joue un rôle important.

En conséquence, la tendance identifiée est un ralentissement du mouvement de concentration démographique dans la région métropolitaine de Montréal.(1)

4. UNE TENSION IMPORTANTE: L'EMIGRATION REGIONALE NETTE

L'émigration est un des mécanismes d'ajustement important à la fois pour le citoyen qui émigre et au plan des écarts interrégionaux dans le revenu personnel per capita. Il est très important, du point de vue prospective, de relier la migration à des facteurs économiques. Car alors si la croissance des régions québécoises s'améliore par rapport à Montréal ou

---

(1) Les chiffres exacts vont dépendre des scénarios qui seront construits.

si les paiements de transfert en faveur des sans-emploi augmentent (qui permettent aux personnes de demeurer plus longtemps au même endroit avant d'être obligé d'émigrer), alors on peut s'attendre à un ralentissement des mouvements migratoires à travers le Québec.

La plupart des régions québécoises subissent une émigration nette importante depuis la fin du second conflit mondial. Les régions de forte émigration nette sont le Bas St-Laurent/Gaspésie, le Saguenay/Lac Saint-Jean, les Trois-Rivières, et le Nord-Ouest. La population de ces régions a diminué de 1966 à 1971. Par contre, l'émigration nette de ces régions a été légèrement moins forte durant la période 1966-71 que durant la période précédente, à l'exception du Nord-Ouest où le mouvement s'est accéléré.

On peut donc s'attendre à ce que le mouvement d'émigration nette persiste mais avec moins d'ampleur. A long terme, ce mouvement risque d'être déséquilibrant pour les quatre régions mentionnées plus haut, car il signifie une diminution du stock de capital humain de ces régions.

5. LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

En matière de croissance démographique urbaine, un seul fait porteur d'avenir est retenu: la hausse du prix du pétrole. Une augmentation importante du prix du pétrole pourrait constituer, en soi, un changement de période technologique dans le domaine du transport. La hausse des coûts de transport qui s'ensuivrait aurait pour effet d'encourager un grand nombre d'entreprises à se situer près de leur principal marché. C'est dire que Montréal serait favorisée et que le mouvement de concentration démographique dans la région de Montréal s'accélérerait.

Nous avons de plus rejeté un mouvement démographique survenu récemment aux Etats-Unis qui aurait pu être un fait porteur d'avenir pour le Québec. Les grandes villes du nord des Etats-Unis ont cessé d'attirer la population: 9 d'entre elles ont vu leur population diminuer de 1970 à 1974 (surtout New York, Chicago, Détroit, Philadelphie). Durant la même période, 1.7 million de personnes ont quitté les grands centres urbains et 2.5 millions de personnes

ont quitté, de 1970 à 1975, les Etats du nord-est et du centre-nord pour aller s'installer dans des Etats du sud et de l'ouest (Arizona, Floride, Nevada, Colorado, etc.). Ce mouvement migratoire américain, hors des grandes villes vers la ceinture de soleil (Sun Belt), constitue d'après les experts un mouvement de fond. Ce changement de mentalité serait relié à la hausse du coût de la vie, la criminalité, la dégradation de l'environnement, la recherche du soleil et surtout la recherche d'un mode de vie plus décontracté au sein d'une communauté plus à l'échelle de l'homme. Ce mouvement qui devrait s'accentuer aux Etats-Unis pose des problèmes de financement aux municipalités qui perdent leur population.

Le Québec pour sa part ne possède qu'une grande ville de taille nord-américaine et encore cette ville est de petite taille à l'échelle des Etats-Unis. La population de la région métropolitaine de Montréal s'élevait à 2.7 millions en 1976. Etant donné que la taille de Montréal est relativement faible, que les problèmes urbains sont de moins grande envergure, que l'hiver québécois impose un habitat particulier et que l'alternative de la ceinture de soleil n'existe pas au Québec, nous avons rejeté ce phénomène propre aux Etats-Unis en tant que fait porteur d'avenir pour le Québec. Tout comme le mouvement hippie s'est très peu implanté ici, la population du Québec ne devrait pas avoir tendance à déserter les grands centres urbains, sinon durant le week-end.

Chapitre 7

LA QUALITE DE LA VIE

1. CONSOMMATION CROISSANTE D'ESPACE PAR L'URBAIN

La principale tendance est celle de la consommation croissante d'espace par l'urbain, surtout le Montréalais. Cette consommation croissante d'espace se traduit à travers les deux tendances suivantes:

- l'étalement de Montréal dans la plaine agricole environnante,
- l'expansion très rapide du nombre de résidences secondaires.

Ces deux tendances sont encouragées par la hausse du revenu per capita, l'accélération du taux de formation des nouveaux ménages et la dégradation de l'environnement à l'intérieur de la ville. Par contre, les facteurs suivants ralentissent ces mouvements: l'accroissement des taxes municipales dans les localités à faible densité et la hausse des coûts de transport (essence et distance-temps).

L'accroissement rapide du nombre de nouveaux ménages est une variable importante. Blumenfeld[1] mentionne que la taille moyenne des ménages est passée de 5 à 6 personnes à la fin du siècle dernier à 3.7 au Canada en 1961 et à 3.0 dans les pays d'Europe de l'Ouest. Ce phénomène n'est pas seulement dû à la baisse du nombre d'enfants par ménage, mais à l'augmentation de la richesse qui permet à un plus grand nombre de personnes d'établir leur propre ménage. D'où un accroissement de la demande de logements et d'automobiles pour un nombre égal de personnes. Au Québec, à ce phénomène, il faut ajouter l'arrivée à l'âge adulte des enfants du "baby boom".

L'étalement de Montréal, encouragé par les facteurs énoncés plus haut, va dépendre aussi de la croissance démographique de la région métropolitaine

---

(1) H. BLUMENFELD: "The Process of Urbanization", pp. 16-19 dans AXWORTHY, L. & J.M. GILLIES: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

de Montréal. Le ralentissement de la croissance démographique de Montréal permet d'anticiper un ralentissement dans l'étalement de Montréal. De plus, cet étalement pourrait, avec des politiques gouvernementales appropriées, être limité à ces endroits où le sol est actuellement inutilisé sans qu'il ne soit nécessaire de diminuer la quantité de terre affectée à l'agriculture.

Par contre, l'expansion du nombre de résidences secondaires est un phénomène en pleine croissance qui est loin de s'être fait sentir au maximum. Il va s'accélérer au fur à mesure que les banlieusards auront dégagé suffisamment d'épargne pour effectuer cette nouvelle dépense, soit autour de l'âge de 40-45 ans du chef de famille.

2. AUGMENTATION DU NOMBRE D'AUTOMOBILES ET DIMINUTION DU TAUX D'UTILISATION DU TRANSPORT EN COMMUN

Comme l'explique Blumenfeld,[1] le nombre de voyages et la distance moyenne par voyage augmente avec le revenu et le temps disponible en loisir. De plus, le Québec vient loin derrière le Connecticut en ce qui a trait au taux de possession d'automobiles avec 0.33 véhicule per capita comparativement à 0.55. C'est dire que la tendance à l'augmentation du nombre d'automobiles se maintiendra. Si cette tendance se maintient, il est justifié de supposer que la tendance à la diminution du taux d'utilisation du transport en commun se maintiendra aussi, en l'absence de politiques gouvernementales appropriées.

3. HAUSSE DES COUTS ASSOCIES A LA CROISSANCE URBAINE ET AGGRAVATION DES FINANCES MUNICIPALES

Il existe une tendance très nette à la hausse des coûts associés à la croissance démographique et économique urbaine. Ces coûts sont subis par le citoyen soit sous forme de déséconomies externes soit sous forme de hausses des prix de certains biens et services, publics et privés. Sous la première catégorie tombe la diminution de la qualité de la vie en milieu urbain et la désintégration du tissu urbain.

---

(1) H. BLUMENFELD, op. cit.

Dans la seconde catégorie, on retrouve la hausse des prix fonciers et des taxes foncières, l'aggravation des conditions de transport (privé et public) et l'augmentation des coûts qui y sont associés et, finalement, la progression du coût des services publics urbains.

La croissance des inconvénients de la vie urbaine entraîne l'augmentation rapide des besoins collectifs, qui sont insatisfaits dans une large mesure. Face aux pressions des citoyens, les municipalités ne peuvent qu'aggraver leur situation financière, étant donné la faible élasticité-revenu de leur assiette fiscale. De plus, cette situation amène des pressions de la part des gouvernements municipaux pour obtenir une plus large part de l'assiette fiscale du pays.

4. LES TENSIONS

Un très grand nombre de tensions résultent des tendances identifiées plus haut. Les plus importantes d'entre elles sont relevées dans les paragraphes suivants.

Tout d'abord, la tension la plus importante se fait sentir entre la croissance urbaine et l'agriculture, surtout aux environs de Montréal. L'étalement de Montréal (nouveaux développements domiciliaires, routes, friche urbaine et spéculation) et la satisfaction des besoins en loisir des citadins (résidences secondaires) entraînent la diminution des sols affectés à l'agriculture et la déstructuration de l'agriculture. Environ 50% des sols agricoles de la région Sud de Montréal pourrait subir cette déstructuration.

Le conflit expansion urbaine-agriculture existe toujours si les choix sociaux favorisent l'expansion des villes satellites de Montréal plutôt que Montréal. Car l'expansion des villes satellites se fera aussi dans la plaine agricole. Il faut admettre aussi que les inconvénients causés à l'agriculture pourraient être évités, puisqu'il existe suffisamment de sols inutilisés dans la région de Montréal pour satisfaire ses besoins d'expansion jusqu'en l'an 2000 environ, surtout si l'on tient compte de la tendance récente en matière de croissance démographique.

Par ailleurs, la croissance rapide du nombre de résidences secondaires est lourde de conséquences pour l'équilibre écologique de la région environnante de Montréal. L'impact en terme de pollutions de toutes sortes pourrait être impressionnant.

La seconde tension a trait à l'usage accru de l'automobile. Dans une telle situation, il faut s'attendre à l'augmentation des effets nuisibles sur l'environnement: pollution atmosphérique, bruit, vibrations, pollution des eaux par le sel et le plomb, détérioration du paysage et de la qualité de la vie.

L'accroissement des coûts associés à la vie urbaine amène une troisième tension qui pourrait se manifester par un mécontentement croissant de certaines couches de la population. Il est peu probable que ce mécontentement mène à l'éclatement du système urbain montréalais. Comme les problèmes seront pires dans les villes américaines et que la vie urbaine conserve certains avantages (emploi, loisirs, etc.) il est possible de croire que les citoyens vont s'adapter à ces situations nouvelles, si pénibles soient-elles.

La quatrième tension a trait à l'eau. La croissance démographique urbaine et les habitudes de consommation de l'eau devraient exiger des investissements élevés en construction d'aqueducs et pourraient amener parfois des pénuries d'eau. Les citoyens seront obligés de modifier leurs comportements et de considérer l'eau comme une ressource rare.

5. LES FAITS PORTEURS D'AVENIR

Quelques faits porteurs d'avenir importants en matière de qualité de vie ont été retenus.

Tout d'abord, la hausse du prix du pétrole. Cette hausse pourrait avoir pour effet non seulement une plus grande concentration de population à Montréal, mais aussi une augmentation de la densité urbaine et une hausse importante de l'achalandage des transports publics.

Par ailleurs, il a été suffisamment fait état d'éventuelles politiques gouvernementales en matière de zonage urbain et agricole et de transport en commun, pour faire de ces politiques des faits porteurs d'avenir. En effet, de telles politiques pourraient diminuer de beaucoup certains inconvénients de la croissance urbaine.

Le troisième fait porteur d'avenir est le risque d'une catastrophe écologique dans la vallée du St-Laurent. Le risque lui-même peut entraîner des comportements particuliers de la part de mouvements de citoyens. Et la catastrophe elle-même coûterait cher au coeur de l'économie du Québec. Ce risque de catastrophe écologique origine de deux sources. Tout d'abord, la présence de super-pétroliers dans le fleuve St-Laurent. Ensuite, la construction de centrales nucléaires dans les zones densément peuplées de la vallée du St-Laurent. De telles constructions posent les risques associés à l'explosion de la centrale, le réchauffement des eaux et le stockage des déchets radio-actifs.

Au plan du transport des personnes, quelques faits porteurs d'avenir peuvent être envisagés: l'aménagement de voies réservées aux piétons et de voies réservées aux autobus, des taxes sur les grosses voitures, l'opposition grandissante aux projets d'infrastructure routière en milieu urbain.

Par ailleurs, l'émergence de nombreux groupes de pression concernant l'environnement, l'information grandissante des citoyens et les préoccupations des jeunes en ce domaine laissent présager un changement de mentalité. Même s'il ne donne pas lieu à un exode des grandes villes comme aux Etats-Unis, ce changement de mentalité représente un fait porteur d'avenir important qui pourrait mener au contrôle par les citoyens de la croissance urbaine.

Le dernier fait porteur d'avenir a trait aux télécommunications. Les moyens modernes de télécommunications pourraient amener des changements profonds dans la société québécoise. Tout d'abord, en faisant du Québec un "village global" ce qui entraînerait une homogénéisation plus accentuée

des comportements. Ensuite en affranchissant le travailleur du lieu de son travail et en entraînant possiblement la diminution du trajet quotidien domicile-travail. Les implications de tels changements sont incommensurables.

TROISIEME PARTIE

UNE IMAGE DU QUEBEC URBAIN ET REGIONAL

De l'analyse du fonctionnement du sous-système urbain et régional et de la détermination des tendances, tensions et faits porteurs d'avenir, il se dégage une image du Québec urbain et régional qu'il est possible de schématiser en quatre points majeurs.

1° Le sous-système urbain et régional est dominé par les autres sous-systèmes

Le sous-système urbain et régional est dominé[1] par les sous-systèmes extérieur, économique, technologique et celui des valeurs. Dans notre système social, les considérations urbaines, régionales et écologiques entrent en ligne de compte après les décisions d'investissement (surtout par les entreprises multinationales), de production, de consommation et de développement technologique. Autrement dit, les principales caractéristiques du sous-système urbain et régional sont considérées comme des contraintes par les autres sous-systèmes. Parce que le sous-système urbain et régional est essentiellement déterminé par les autres sous-systèmes, il existe très peu de faits porteurs d'avenir susceptibles de changer la trajectoire des tendances lourdes. C'est dans les autres sous-systèmes qu'il faut rechercher des faits porteurs d'avenir significatifs (surtout les messages d'espoir), dans le cadre du système socio-économique actuel.

2° Les tendances lourdes sont inquiétantes, mais non catastrophiques

Certaines tendances lourdes sont inquiétantes, notamment la situation relative de Montréal par rapport à Toronto (qui détermine la croissance globale du Québec) et la situation potentielle de certaines régions du Québec comme le Nord-Ouest, Trois-Rivières et les Cantons de l'Est. Mais

---

(1) Sans connotation péjorative mais au sens d'une relation de causalité.

ces tendances ne sont pas catastrophiques au sens où le niveau de vie moyen des Québécois devrait continuer à augmenter. De plus, ces tendances ne sont pas inéluctables. Elles font appel à des décisions et à des actions de la part des agents sociaux, probablement surtout le gouvernement, pour contrôler leur évolution.

Au plan de la qualité de vie en milieu urbain, les tendances lourdes sont aussi inquiétantes. La qualité de vie est menacée de plus en plus par la dégradation de l'environnement, l'agriculture par l'étalement de Montréal et l'écologie des environs de Montréal par la prolifération des résidences secondaires. Mais là encore, les tendances ne sont pas catastrophiques, notamment parce que la population de la zone métropolitaine de Montréal devrait croître plus lentement dans l'avenir. Les effets de la prolifération des résidences secondaires, dont le "boom" est encore à venir, sont plus inquiétants. Comme précédemment, ces tendances ne sont pas inéluctables. Il est certes possible, mais néanmoins difficile, de canaliser l'expansion urbaine.

3° Le Québec possède des avantages dans un monde où les ressources naturelles deviennent plus rares

Le Québec possède certains avantages dans un monde où la demande pour les ressources naturelles croît rapidement et où certaines ressources deviennent plus rares. Le Québec se retrouve alors dans une position confortable avec sa forêt et ses gisements miniers. Au plan régional, ceci implique le développement de la sylviculture, de nouvelles mines, une transformation plus poussée du minerai, bref, le progrès des régions périphériques et l'expansion du Québec à partir de sa nouvelle frontière, le Nouveau-Québec.

En même temps, le réseau urbain du Québec, caractérisé par une forte concentration de population à Montréal, avantage le Québec dans un monde où le pétrole est de plus en plus rare et dispendieux. En effet, ce réseau permet de limiter au minimum les déplacements entre centres urbains; d'où

des besoins en pétrole inférieurs à ceux de l'Ontario, dont l'armature urbaine exige une dépense importante en transport. De plus, la concentration de la population dans un grand centre urbain comme Montréal permet d'envisager des alternatives moins coûteuses au transport privé, comme le transport en commun.

4° Le sous-système urbain et régional prend plus d'importance dans la prospective normative

Le sous-système urbain et régional prend plus d'importance dans des mondes où les valeurs et les contraintes sont différentes du système socio-économique actuel. Le sous-système urbain et régional étant dominé par les autres sous-systèmes, les résultats d'un scénario tendanciel dépendent surtout des sous-systèmes dominants. Déjà, les scénarios contrastés offrent plus de possibilité. C'est au niveau des scénarios normatifs que le sous-système urbain et régional peut jouer son plus grand rôle. Dans une société où les valeurs seraient différentes, le sous-système urbain et régional devient une variable instrumentale pour atteindre les objectifs fixés, d'autant plus que ce sont les Québécois qui contrôlent leur territoire.

BIBLIOGRAPHIE

ALEXANDRE, N.: Vers une politique québécoise de l'amiante, Ministère des richesses naturelles, Québec, 1975.

ALONSO, W.: "The Economics of Urban Size", Regional Science Association, Papers, 1971, pp. 67-83.

AXWORTHY, L.; J.M. GILLIES: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

BELANGER, Gérard: Le financement municipal au Québec, annexe du rapport sur l'urbanisation (rapport Castonguay), 1976.

BLUMENFELD, H.: "The Process of Urbanization", pp. 16-19 dans Axworthy, L. et J.M. Gillies: The City: Canada's Prospects, Canada's Problems, Butterworth, 1973.

BOUDEVILLE, J.R.: L'espace et les pôles de croissance, PUF, 1968.

BOUDEVILLE, J.R.: Aménagement du territoire et polarisation, Génin, 1972.

BOURNE, L.S.; R.D. MacKINNON (ed.): Urban Systems Development in Central Canada: Selected Papers, University of Toronto Press, 1972.

BOURNE, L.S.; R.D. MacKINNON; J.W. SIMMONS (ed.): The Form of Cities in Central Canada, Selected Papers, University of Toronto Press, 1973.

BRETON, R.: L'importance économique et sociale de la forêt et l'analyse de l'industrie forestière, Etude de base #2, Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec, Québec, 1975.

CENTRALE DES SYNDICATS DEMOCRATIQUES: La base économique; le malaise dans les textiles canadiens ou le geste de la dernière chance, Québec, Mars 1976.

CENTRE DE RECHERCHES EN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE: Sur les implications régionales d'une politique nationale, Université de Montréal, Mars 1974.

CHUNG, J.H.: "Le développement régional et urbain et l'urbanisation dans le "Rapport Castonguay": une évaluation critique". L'Actualité économique; vol. 52, #2, avril-juin 1976.

CHUNG, J.H.: Urban System and Regional Growth in Canada: Some Preliminary Findings, Conseil économique du Canada, 1975.

CHUNG, J.H. & M. MEUNIER: Urban Hierarchy and Population Growth, 1961-1971, Conseil économique du Canada, Avril 1975.

CONSEIL DES SCIENCES DU CANADA: Etude sur la population et la technologie. Perception 1. Croissance démographique et problèmes urbains, par Frank Kelly, Novembre 1975.

CONSEIL REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (Saguenay - Lac St-Jean - Chibougamau): Propositions pour un programme-cadre de développement économique, 1976.

CZAMANSKI, Stan: Examen des disparités interrégionales et critères de choix des politiques de développement. Document présenté au Colloque sur "Le développement régional au Canada et au Québec: les faits, les politiques", Montréal, Novembre 1973.

DANSEREAU, Francine et Peter FOGGIN: Quelques aspects du développement spatial de l'agglomération montréalaise. INRS - URBANISATION, Coll. études et documents #3, Janvier 1976.

DATAR: Emploi et espace, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1974.

DATAR: Technologie et aménagement du territoire, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1972.

DATAR: Scénarios européens d'aménagement du territoire, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1974.

DATAR: Les villes moyennes. Dossier d'étude, Aménagement du territoire, La documentation française.

DATAR: Le peuplement urbain français, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DATAR: Approches de la réalité urbaine, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DATAR: Régions urbaines, régions de villes, Travaux et recherches de prospective, La documentation française, 1973.

DORFMAN, R.: "The Functions of the City", pp. 32-40 dans A.H. Pascal (ed.), Thinking about Cities, Dickenson Pub. Co., 1970.

FAILLE, Robert: "L'urbanisation au Québec". L'Actualité économique, vol. 52, #2, avril-juin 1976.

FEDERATION CANADIENNE DES MAIRES ET DES MUNICIPALITES: Les marionnettes du système fiscal canadien. Ottawa, avril 1976.

GAUDRY, Marc: "Les transports dans le Rapport sur l'urbanisation au Québec", L'Actualité économique, vol. 52, #2, avril-juin 1976.

GOUVERNEMENT DU QUEBEC: L'urbanisation au Québec, Rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, Québec, 1976.

GUERTIN, P.S.: Le dynamisme urbain québécois, O.P.D.Q.

HANSEN, N.M. (ed.): Growth Centers in Regional Economic Development, Free Press, New-York, 1972.

HARTWICK, John M. et Ronald W. CROWLEY: Urban Economic Growth: the Canadian Case. Working Paper A-73.5 Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1973.

HIGGINS, B.; F. MARTIN; A. RAYNAULD: Les orientations du développement économique régional dans la province de Québec, MEER, 1970.

HIRSCH, R.: Les origines et la nature des déséquilibres régionaux du Québec, C.O.E.Q., Québec, 1967.

HIRSCHMAN, A.P.: The Strategy of Economic Development, Yale University Press, New Haven, 1958.

INRS-URBANISATION: Document du projet sur la région sud de Montréal, Montréal, 1972.

JOUANDET-BERNADAT, R.: Perspectives économiques, schéma d'aménagement de la zone spéciale Sept-Iles/Port-Cartier, CRDE, 1972.

JOUANDET-BERNADAT, R.: Implications spatiales d'une société de conservation, Gamma, Montréal 1975.

LEVEN, C.L.: "Determinants of the Size and Spatial Form of Urban Areas", Regional Science Association, Papers, 1969, pp. 7-28.

LITHWICK, N.H.: Le Canada urbain: ses problèmes et ses perspectives, Ottawa, 1970.

LUSSIER, L.J.: Réorganisation de l'activité forestière rurale, Union catholique des cultivateurs et Fédération des producteurs de bois du Québec, 1971.

MARTIN, F.: Les disparités régionales au Québec: les causes et les solutions, CRDE, Montréal, 1973.

MARTIN, F.: La dynamique du développement urbain au Québec, Annexe au rapport du Groupe de travail sur l'urbanisation, Québec, 1976.

MARTIN, F.: Moyens de gérer la croissance des établissements humains, Département des sciences économiques, Université de Montréal, 1975.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Perspectives de développement, la région du Québec, Ottawa, 1976.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Le contexte du développement régional, Ottawa, 1976.

MINISTERE DE L'EXPANSION ECONOMIQUE REGIONALE: Comptes économiques régionaux du Québec, 1961-1973, Préliminaire. Direction de l'analyse régionale, Juillet 1976.

MINISTERE D'ETAT AUX AFFAIRES URBAINES: Nature and urban implication of selected federal programs. Discussion paper, B.73.12, Ottawa, 1973.

MINISTERE DES TERRES ET FORETS: Exposé sur la politique forestière, TOME 1: Prospective et problématique, TOME 2: Réforme et programme d'action, Québec, 1971.

NADEAU, Jean-Paul: Tendances et défis dans les industries forestières canadiennes, Service de la recherche, Ministère des Terres et Forêts, Québec, 1974.

NOEL, M.: La croissance urbaine, Cujas, 1975.

O.P.D.Q.: Documents de l'esquisse du plan du BAEQ, Québec, 1965.

O.P.D.Q.: Documents de la mission de planification régionale au Saguenay/Lac Saint-Jean, Québec, 1970.

O.P.D.Q.: Documents de la mission de planification du Nord-Ouest québécois, Québec, 1971.

O.P.D.Q.: Projet Estrae - Livre blanc sur l'orientation du développement de l'Estrie, Québec, 1972.

O.P.D.Q.: L'aménagement du territoire et le développement économique, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Les disparités régionales au Québec: études des grandes variables économiques, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Etude descriptive du réseau urbain québécois, Québec, 1973.

O.P.D.Q.: Région de l'Outaouais: étude de la situation et perspective d'aménagement et de développement, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales. Cahier I - Les indicateurs globaux, Cahier II - Les ressources, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Les caractéristiques sectorielles interrégionales Cahier III - La production régionale et l'organisation de l'espace, Québec, 1976.

O.P.D.Q.: Documents de l'esquisse du schéma de la région de Montréal, version préliminaire, Québec, Février 1977.

PERRIN, J.C.: Le développement régional, PUF, 1974.

POLESE, Mario et Jean-Claude THIBODEAU: "Un cadre analytique pour étudier l'impact économique des autoroutes interurbains: une application à la région de Montréal", L'Actualité économique, vol. 51, #3, juillet-septembre 1975.

POULIN, François et Yves DION: Les disparités régionales au Canada et au Québec: les politiques et programmes, 1960-1973, CRDE, Montréal, 1973.

POULIOT, G.: Les ressources minières du Québec, O.P.D.Q., 1972.

RABEAU, Yves: Péréquation des politiques nationales. Texte préliminaire I, Office de Planification et de Développement du Québec, Mai 1973.

RABEAU, Yves: Dossier sur les effets de la politique fiscale du gouvernement fédéral sur la croissance économique du Québec. Office de Planification et de Développement du Québec.

RAY, Michael: The Urban Challenge of Growth and Change. Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, Avril 1974.

RUSSWURM, Lorne H.: The Urban Fringe in Canada: Problems, Research, Needs, Policy Implications. Discussion paper, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, Février 1974.

SCANTEIE, E.: Les implications urbaines d'une société de conservation, Gamma, Montréal, 1975.

SCHREIBER, H.P.: L'industrie des pâtes et papiers au Québec, perception du présent et coup d'oeil sur l'avenir, Groupe de prospective technologique, Ecole Polytechnique de Montréal, Juillet 1976.

THIBODEAU, Jean-Claude et Mario POLESE: Les effets d'entraînement de Montréal sur les autres régions du Québec. INRS - URBANISATION, Coll. études et documents #4, Février 1976.

THIRLWALL, A.P.: "Regional Economic Disparities and Regional Policy in the Common Market". Urban Studies, 1974, pp. 1-12.

THOMPSON, W.R.: "The Economic Base of Urban Problems", pp. 1-48 dans N.W. Chamberlain (ed.): Contemporary Economic Issues, Irwin, 1969.

TROTTIER, Louis: "L'Urbanisation", dans L. Grenier (ed.), Etudes sur la géographie du Canada: Québec. University of Toronto Press, 1972.

TRUDEAU, A.: Développement économique et dynamisme urbain: l'exemple du Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1976.

UNION DES MUNICIPALITES DU QUEBEC: La fiscalité et les municipalités du Québec, Québec, 1975.

UNION DES MUNICIPALITES DU QUEBEC: Les municipalités du Québec et la fiscalité, Québec, 1974.

VILLENEUVE, Paul, Y.: La croissance urbaine au Québec, Ministère d'Etat aux Affaires urbaines, Ottawa, 1975.

VILLENEUVE, Paul, Y.: Généralités et définitions, Etude de base #1, Conseil de la recherche et du développement forestiers du Québec, Québec, 1975.

WILSHER, Peter et Rosemary RIGHTER: "Villes en faillite", Nations Unies, #29, Juin 1976.